# LE PORTUGAL, LE BRÉSIL ET L'ATLANTIQUE AU XVII^e SIÈCLE (1570-1670)

ÉTUDE ÉCONOMIQUE

CET OUVRAGE A ETE PUBLIE AVEC LE CONCOURS
DU CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

FREDERIC MAURO

# LE PORTUGAL, LE BRESIL ET L'ATLANTIQUE AU XVII$^{e}$ SIECLE (1570-1670)

## ETUDE ECONOMIQUE

24/CXVI,653

FONDATION CALOUSTE GULBENKIAN
CENTRE CULTUREL PORTUGAIS
PARIS 1983

FONDATION CALOUSTE GULBENKIAN
Centre Culturel Portugais
51, avenue d'Iéna
75116 PARIS
Téléphones 720.86.84
720.85.94 - 720.85.83

**Directeur :**
Prof. Doutor JOSÉ-AUGUSTO FRANÇA

**Editeur :**
Fundação Calouste Gulbenkian
45, Avenida de Berna
1093 LISBOA Codex (Portugal)

**Data da Publicação :**
15 de Outubro de 1983

**Distribuição em Portugal :**
Barbosa & Xavier, Limitada
Rua Gabriel Pereira de Castro, 31-C
4700 BRAGA (Portugal)

**Diffusion à l'Etranger :**
Jean Touzot, Libraire-Editeur
38, rue de Saint-Sulpice
75006 PARIS

A MA FEMME

# SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

## PLAN / INDEX


Pages

A. ARCHIVES, BIBLIOTHEQUES ET GRANDES COLLECTIONS DE TEXTES ... XIII

I. *Portugal* ... XIII

1. Lisbonne ... XIII

A) Arquivo Histórico Ultramarino ... XIV
B) Arquivo Nacional da Torre do Tombo ... XVI
C) Biblioteca Nacional ... XVII
D) Biblioteca da Ajuda ... XVIII
E) Biblioteca da Academia das Ciências ... XVIII
F) Biblioteca da Sociedade de Geografia ... XVIII
G) Casa da Moeda (Hôtel des Monnaies) ... XVIII
H) Arquivo Histórico da Alfândega ... XIX
I) Arquivo Histórico da Câmara Municipal ... XIX
J) Arquivo do Ministério das Finanças ... XIX
K) Archives Privées ... XIX

2. Villes de Province ... XX

A) Evora, Biblioteca Pública e Arquivo Distrital XX
B) Porto et sa région ... XX
C) Coïmbre ... XXII
D) Algarve ... XXIII

3. Iles Adjacentes ... XXIV

A) Arquivo Distrital de Funchal ... XXIV
B) Aux Açores ... XXIV

II. *Brésil* ... XXV

1. Recife ... XXVI

A) Biblioteca Municipal ... XXVI
B) Instituto Histórico ... XXVI

Pages

2. Bahia ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... XXVII

a) Arquivo Estadual ... ... ... ... ... ... ... XXVII
b) Arquivo Histórico do Município ... ... ... XXVII
c) Instituto Geográfico e Histórico da Bahia XXVII

3. Rio de Janeiro ... ... ... ... ... ... ... ... XXVIII

a) Arquivo Nacional ... ... ... ... ... ... ... XXVIII
b) Biblioteca Nacional ... ... ... ... ... ... XXVIII
c) Biblioteca do Palácio d'Itamarati ... ... ... XXVIII
d) Instituto Histórico Brasileiro ... ... ... ... XXVIII

4. São Paulo ... ... ... ... ... ... ... ... ... XXIX

a) Biblioteca geral da Faculdade de Filosofia XXIX
b) Instituto d'Estudos Brasileiros ... ... ... XXIX

III. *Pays Etrangers* ... ... ... ... ... ... ... ... ... XXIX

1. Espagne ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... XXIX

a) Archivo de Simancas ... ... ... ... ... ... XXIX
b) Biblioteca Nacional de Madrid ... ... ... XXIX
c) Archivo Nacional de Madrid ... ... ... ... XXX
d) Biblioteca de l'Academia Real de Historia XXX
e) Archivo de Indias ... ... ... ... ... ... ... XXX

2. France ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... XXX

a) Archives Nationales ... ... ... ... ... ... XXX
b) Affaires Etrangères ... ... ... ... ... ... XXXI
c) Bibliothèque Nationale, Département des Manuscrits ... ... ... ... ... ... ... ... XXXI

3. Grande-Bretagne ... ... ... ... ... ... ... ... XXXI

a) Record Office ... ... ... ... ... ... ... ... XXXII
b) British Museum ... ... ... ... ... ... ... XXXII

4. Hollande ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... XXXIII

a) Archives Royales des Pays-Bas (La Haye) XXXIII
b) Archives Municipales d'Amsterdam ... ... XXXIII

5. U.S.A. ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... XXXIII

a) Bibliothèque de Harvard ... ... ... ... ... XXXIII
b) Université Catholique de Washington ... ... XXXIV
c) Bancroft Library, Université de Californie ... XXXIV

6. Italie ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... XXXIV



Pages

IV. *Bibliothèques et Cartothèques* ... ... ... ... ... XXXV

1. Les bibliothèques ... ... ... ... ... ... ... XXXV

a) Au Portugal ... ... ... ... ... ... ... ... XXXV
b) Au Brésil ... ... ... ... ... ... ... ... ... XXXV
c) En France ... ... ... ... ... ... ... ... XXXV
d) En Angleterre ... ... ... ... ... ... ... XXXV
e) En Hollande ... ... ... ... ... ... ... ... XXXVI
f) Aux U.S.A. ... ... ... ... ... ... ... ... XXXVI

2. Les cartothèques et les cartes ... ... ... ... XXXVI

a) Les cartes actuelles ... ... ... ... ... ... XXXVI
b) Les cartes anciennes ... ... ... ... ... ... XXXVII

V. *Revues et Périodiques utilisés* ... ... ... ... ... XXXVII

VI. *Congrès et Colloques* ... ... ... ... ... ... ... XL

B. BIBLIOGRAPHIE ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... XL

I. *Instruments Bibliographiques* ... ... ... ... ... XLI

1. Etudes d'ensemble ... ... ... ... ... ... ... XLI

2. Différentes bibliographies ... ... ... ... ... XLI

3. Bibliographies particulières ... ... ... ... ... XLII

a) Sur l'Empire ... ... ... ... ... ... ... ... XLII
b) Sur le Brésil ... ... ... ... ... ... ... ... XLIII

II. *Histoires générales* ... ... ... ... ... ... ... ... XLV

1. Portugal et Empire en général ... ... ... ... XLV

a) Histoires du Portugal ... ... ... ... ... ... XLV
b) Expansion Portugaise ... ... ... ... ... ... XLVII
c) Aspects économiques ... ... ... ... ... ... XLIX
d) Législation et institutions ... ... ... ... ... L
e) Société ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... LI

2. Madère et Açores ... ... ... ... ... ... ... LII

a) Madère ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... LII
b) Açores ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... LIII

3. Afrique ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... LV

a) Relations avec le Maroc Portugais ... ... ... LV
b) Colonies portugaises de l'Afrique occidentale et centrale ... ... ... ... ... ... ... LV
c) Mina, Guinée, Cap Vert ... ... ... ... ... LVII

Pages

4. Brésil ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... LIX

A) Etudes d'ensemble ... ... ... ... ... ... ... LIX
B) Histoire économique ... ... ... ... ... ... ... LXI
C) Histoire sociale ... ... ... ... ... ... ... ... LXII
D) Brésil Hollandais ... ... ... ... ... ... ... ... LXVI
E) Textes fondamentaux ... ... ... ... ... ... ... LXVII
F) Divers ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... LXIX
G) Zones marginales ... ... ... ... ... ... ... ... LXIX

III. *Problèmes particuliers* ... ... ... ... ... ... ... LXXII

1. Géographie et Art nautique ... ... ... ... ... ... LXXII

A) Océanographie ... ... ... ... ... ... ... ... LXXII
B) Constructions navales ... ... ... ... ... ... ... LXXIII
C) Science nautique ... ... ... ... ... ... ... ... LXXVI
D) Les voyages ... ... ... ... ... ... ... ... ... LXXVIII
E) Les pays : côtes et îles ... ... ... ... ... ... LXXX

2. Les grands produits ... ... ... ... ... ... ... ... LXXXII

A) Le bois ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... LXXXII
B) Les esclaves ... ... ... ... ... ... ... ... ... LXXXIII
C) Le sucre ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... LXXXVIII
D) Les produits de la mer ... ... ... ... ... ... XCI
E) Le blé ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... XCI
F) Les autres produits ... ... ... ... ... ... ... XCII

3. Structures et Conjoncture ... ... ... ... ... ... XCII

A) Monnaie ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... XCII
B) Guerre sur mer, corsaires, pirates ... ... XCIII
C) Organisation juridique ... ... ... ... ... ... XCIII
D) Autour du commerce ... ... ... ... ... ... XCIV
E) Finances ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... XCV
F) Relations avec l'étranger ... ... ... ... ... ... XCV
G) Trafic des ports ... ... ... ... ... ... ... ... XCIX

C. SUPPLEMENT BIBLIOGRAPHIQUE ... ... ... ... ... C

La documentation de l'histoire portugaise est très dispersée. Les dépôts d'archives sont répartis sur 30 000 kilomètres et sont souvent multiples en un même point. Les bonnes bibliothèques aussi sont rares et dispersées. Beaucoup de textes ont été publiés, mais dans des collections aux exemplaires rares ou difficiles d'accès, souvent dans des revues ou des journaux locaux. L'historien a plus vite fait parfois de recourir aux documents eux-mêmes. On peut étudier d'une part les archives et bibliothèques et leurs publications, et d'autre part la bibliographie proprement dite.

Pour une vision d'ensemble, cf. :

DIFFIE, Bailey. *Bibliography of the principal published guides to portuguese archives and libraries*, in *Atas do Colóquio Internacional d'Estudos Luso-Brasileiros de 1950* (Washington). Baltimore, 1953, in-8°, pp. 181-188.

BOXER, Ch. R. *Some Reflections on the Historiography of Colonial Brazil*, dans *Colonial Roots of Modern Brazil*, Univ. of Calif. Press, 1973, pp. 3-15.

## A. ARCHIVES, BIBLIOTHEQUES ET GRANDES COLLECTIONS DE TEXTES

### I. PORTUGAL

#### 1. Lisbonne

Pour une vision d'ensemble, cf. :

RAU, Virgínia. *Arquivos de Portugal : Lisboa*, in *Atas do Colóquio*, cit., Baltimore, 1953, pp. 189-213.

PESCATELLO, Ann. *Relatório* from Portugal : the archives and libraries of Portugal and their significance for the study of Brazilian History, dans *Latin American Research Review*, 5 : 2, Eté 1970, pp. 17-52.

FERRÃO, A. *Os arquivos e as bibliotecas em Portugal*, Coïmbre, 1920, 331 pp.

## A) Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)

Ancienne section d'outremer de la Bibliothèque Nationale de Lisbonne, mais réorganisée; aussi l'ancien guide imprimé, E. Ennes et H. Fitzler, *Biblioteca Nacional. Secção do Conselho Ultramarino*, Lisboa, 1928, in-8°, 19 + 333 pp, n'est-il plus guère utile. Les documents, tous postérieurs à 1600, peuvent être groupés de deux manières :

1. Les caisses (*caixas*) :

L'histoire de chaque capitainerie couvre plusieurs caisses, dans chacune desquelles les documents sont rangés dans l'ordre chronologique. Pour une même capitainerie, il peut y avoir deux catégories de caisses ayant leur numérotation propre :

— caisses dont les documents ne sont pas inventoriés
— caisses dont les documents sont inventoriés.

Dans nos références nous n'avons pas tenu compte de cette distinction. En effet, parmi les documents inventoriés, seuls deux ou trois nous intéressent. Nous désignons donc un document par le nom de la capitainerie, le numéro de la caisse, inventoriée ou non, et la date. Ex. : AHU, Bahia I (20 sept. 1630). En plus des capitaineries, la section Reino présente plusieurs caisses et même des *maços* (liasses) intéressant l'histoire maritime et coloniale. Quand il s'agit d'une caisse, nous écrivons : AHU, Reino + n° de la caisse. Quand il s'agit d'une liasse, nus précisons : AHU, Reino, Maço ...

Nous avons dépouillé ou microfilmé les caisses suivantes :

Bahia (Inventoriés ou non) (I, I A et II à XII)
Pernambouc(I, II, III, III A, IV, V)
Espírito Santo (I)
Rio de Janeiro (I, II, III)
Sergipe (I)
São Paulo (I)
Paraïba (I)
Ceará (I)
Maranhão (I, II, III)
Pará (I)
Cabo Verde
Guiné
São Tomé
Angola
Açores
Madeira
Reino

De plus, nous avons dépouillé les *maços* du Reino suivants :

I, II, IV, V, VI, VIII, XI, XIII, XIX, XXI.



2. Les registres (*códices*) :

Alors que les caisses et les liasses renferment toute la correspondance administrative, les décisions royales, les consultes des conseils, les mémoires des chargés de missions, les registres, eux, ne font que répéter les consultes des conseils et les décrets royaux, trouvés dans les caisses : la collection est ici un peu plus complète mais ajoute peu à la documentation fournie par les caisses. Aussi, sauf quelques sondages, nous sommes-nous abstenus de les dépouiller. On en trouvera la liste dans G. B. Cobb, *Bancroft library microfilm : Portugal and her Empire*, in *H.A.H.R.*, t. XXXIV, 1er février 1954, pp. 114-125. Cet article complètera nos indications sur l'Arquivo Histórico Ultramarino. Mrs. Cobb a passé deux ans à Lisbonne prenant 100 000 photographies qui font de la Bancroft Library de l'Université de Californie le premier centre de documentation au monde pour l'histoire du Portugal et de l'Atlantique au XVIIe siècle.

Les autres inventaires sont peu nombreux :

IRIA, Alberto. *Inventário geral dos Códices do Arquivo Histórico Ultramarino apenas referentes ao Brasil*, dans *Studia*, n° 18, août 1966, pp. 41-191.

CASTRO E ALMEIDA ,Eduardo de. *Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes no Arquivo da Marinha e Ultramar de Lisboa*, organizado para a Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

I. *Bahia 1613-1762*, Rio, 1913-1914, 2 vols. in-4°.
VI. *Rio de Janeiro 1616-1725*, Rio, 191. Gr. in-8°, 653 pp. BN Paris, 4° Oy 391 (I et VI).

C'est cet inventaire qui répond à la distinction des caisses inventoriées et non inventoriées.

FONSECA, Luísa da. *Bahia. Indice dos documentos do século XVII*. Tomes I et II. Exemplaire dactylographié dans la salle de lecture, 293 et 101 ff. Concerne les documents « non-inventoriés ». Cet inventaire a été publié dans *Anais do Primeiro Congresso de História da Bahia*, vol. II, Bahia, 1950, pp. 7-354.

MELLO, Neto, J. A. Gonçalves de. *Relações de Papéis Avulsos e Códices relativos à capitania de Pernambuco* e organisadas pelo S.or Prof. Dr. ... da Universidade do Recife (1597-1794). Dactylographié, 1952, 395 pp.

Par suite, l'*Index Indicum do Arquivo histórico Colonial*, Lisboa, 1947, dactylographié, 3 pp., sera peu utile.

## B) Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT)

L'organisation de ce dépôt a fait de gros progrès depuis quelques années. Nous citerons quelques inventaires :

LA VILLE LEROULY. *Notice sur les archives de la Torre do Tombo*, dans *Revue des Bibliothèques*, 1892, pp. 117-180.

AZEVEDO, Pedro de, et BAIÃO, A. O. *Archivo da Torre do Tombo*, Lisboa, 1905, 5 estampes, 222 pp., sont un peu vieillis.

Mais :

MESQUITA DE FIGUEIREDO, A. *Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Roteiro prático*, Lisboa, 1922, 100 pp. in-8°, rendra encore des services.

Surtout, il faut utiliser :

SILVA MARQUES, Dr. João Martins de. *Index Indicum do Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, dans *Ethnos*, t. I, 1935, pp. 113-229. Il donne la liste des inventaires manuscrits utilisables par le lecteur. Nous intéressent :

Africa, 62, 63, 254, 470
Funchal, 239, 240
Brasil, 66, 67, 68, 69
Conselho da Fazenda, 182 à 187
Corpo Chronologico (sans numéro)
Desembargo do Paço, 218 à 224
Gavetas et annexes
Livraria, 467 à 470
Jesuítas

C'est à partir de ces inventaires que nous avons dépouillé et microfilmé nos documents. En réalité tout ce qui a été inventorié a été aussi très utilisé par les historiens. Les quelques inventaires qui ont été publiés ne nous intéressent que médiocrement :

*Indice geral dos documentos conteudos no corpo chronologico existente no Real Arquivo da Torre do Tombo*, mandado fazer pelas Cortes na lei do orçamento de 7 de abril de 1838. In-f°. Tome I, Lisboa, 1845 (imprimé jusqu'à la p. 32).

*Inventário dos Livros das portarias do reino*. In-f°. Tome I : *1639 a 1653*, Lisboa, 1909, 522 pp.; Tome II : *1653 a 1664*, Lisboa, 1912, 434 pp. BN Paris : Fol. Oq 102. L'ensemble représente environ 8 500 *mercês* (« grâces ») pour 25 ans.

*Inventário dos Livros da matrícula dos moradores da Casa Real*. In-f. Tome I : *1641-1681*, Lisboa, 1917, 432 pp. BN Paris : Fol. Ou 103; Tome II : *1640-1744*, Lisboa, 1917, 412 pp.



La seule publication importante de documents qui nous concerne, et encore d'assez loin, est :

*Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo, acerca das navegações e conquistas portuguesas*, Lisboa, 1892. In-f°, 554 pp. (s'arrête au début du XVIe siècle)[1].

C'est surtout dans la section Funchal que nous avons travaillé, spécialement :

1. *Livros da Repartição da Fazenda do Funchal* :

*Livro onde se lançaram as fazendas e géneros embarcados no Porto. Index da Repartição*, tome II, N 1174 (1620) (nouveau numéro : 1503).

*Livro dos direitos de assucar do Brasil pagos na Alfândega do Funchal. Index da Repartição*, tome II, N 1176 (1640) (nouveau numéro : 40).

*Livro da receita dos direitos por entrada (e sahida) na alfândega do Funchal. Index da Repartição*, tome III, N 927 (1650) (nouveau numéro : 1233).

*Livro de registo das cartas escriptas por Francisco de Andrade a El Rey. Index da Repartição*, tome III, N 677 (1648-1738) (nouveau numéro : 1232).

2. *Cabido da Sé do Funchal* :

*Livros da receita e despesa da fábrica da Sé do Funchal*. Années 1568 et suivantes. Forment 7 livres :

| | | | |
|---|---|---|---|
| ancien numéro : | 32 | nouveau numéro : | (5) |
| » | 21 | » | (6) |
| » | 8 | » | (7) |
| » | 12 | » | (8) |
| » | 10 | » | (9) |
| » | 42 | » | (10) |
| » | 22 | » | (11) |

## c) Biblioteca Nacional
Section des Manuscrits

Nous avons consulté le *Fundo Geral* en nous servant de l'index alphabéthique. Pour Madère : nos 6999, 8391, 306, 7626. Pour le Brésil, voir : *Inventário dos documentos relativos ao Brasil, existentes na Biblioteca Nacional de Lisboa*, Rio, 1957, 358 pp.

[1] Voir aussi GUERRA, F. *Alguns documentos de arquivos portugueses para a história de Pernambuco : Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Arquivo Histórico Ultramarino*, Recife, Arq. Pub. Estad., 1969, 309 pp.

Beaucoup des documents de la BN de Lisbonne ont déjà été exploités par les historiens (Ex.: *Collecção Pombalina*, par G. de Freitas; cf. *Rev. Hist. S. Paulo*, 1921). L'inventaire de la Section Pombaline a été publié en 9 vols.: Lisboa, 1889, in-f° (BN Paris: Fol. Q 102). Parmi les textes importants de la Section Pombaline, citons:

FREYRE, Francisco de Brito. *Representação sobre a Mina*, Lisboa, 29 nov. 1617. Cod. n° 738, ff. 345-346.

## D) Biblioteca da Ajuda (BA)

Ce sont les archives conservés dans la bibliothèque du Palais de la Ajuda. On s'y guidera grâce à l'inventaire sommaire, dactylographié, de Cardozo de Bethencourt. On pourra aussi, avec la permission de la bibliothèque, consulter le fichier. Un catalogue imprimé de tous les manuscrits concernant l'Amérique a été rédigé par:

FERREIRA, Carlos Alberto. *Inventário dos Manuscritos da Biblioteca da Ajuda referentes à América do Sul.* Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Instituto de Estudos Brasileiros. Coimbra, 1946. In-8°, 689 pp. Nous y référons ainsi: BA *Inventaire*, n° ... Ce numéro est celui du document dans l'Inventaire.

On peut lire aussi l'article du même auteur: *A biblioteca da Ajuda na historiografia brasileira*, dans *Brasília*, vol. I, 1942, pp. 269-275.

Enfin, on trouve dans LUCIANO CORDEIRO. *Obras Completas*, t. I, la publication d'une série de documents sur l'Afrique Portugaise au XVII<sup>e</sup> siècle (cf. notre bibliographie).

## E) Biblioteca da Academia das Ciências
Section des Manuscrits

Manuscrits très variés, très dispersés, d'un intérêt inégal. Un sondage rapide est possible grâce à l'inventaire manuscrit mis à la disposition des lecteurs. Cf. CARDOZO DE BETHENCOURT. *A biblioteca da Acad. real das ciências de Lisboa*, Lisboa, 1909. In-8°, 32 pp. BN Paris: 8° Q Pièce 1963.

## F) Biblioteca da Sociedade de Geografia

Quelques manuscrits où l'on se guide grâce à un fichier. Peu intéressant pour nous.

## G) Casa da Moeda (Hôtel des Monnaies)

Registres des entrées d'or et d'argent. Ceux qui couvrent la période 1604-1670 représentent 109 volumes (cf. notre chapitre sur « La Monnaie (II) »).



## H) Arquivo Histórico da Alfândega

Les registres de la Douane ont été détruits par le tremblement de terre de 1755. Restent des « extraits », *Extractos*, copiés dans ces registres et qui représentent 14 volumes. Avant de les consulter on se référera au très complet *Indice geral dos extractos que se tirarão e copiarão dos livros do cartório da alfândega* (1759). En 4 volumes manuscrits. Il s'agit de décisions administratives de toutes sortes dont on doit tenir compte dans le fonctionnement de la douane. Dans nos références nous faisons précéder la cote de « Alfândega de Lisboa, Extractos ».

Datant du XVII<sup>e</sup> siècle et intéressant pour nous, est le *Livro do Registo da Alfândega Geral de Setúbal* (28 A), conservé à l'Arquivo Histórico da Alfândega de Lisboa.

## I) Arquivo Histórico da Câmara Municipal
(ne pas confondre avec l'Arquivo Geral da Câmara)

Une partie intéressante de ce qu'il contient a été publié dans FREIRE DE OLIVEIRA, Eduardo. *Elementos para a história do município de Lisboa*, Lisboa, in-8°. Les 7 premiers volumes (1885-1911) intéressent notre période. BN Paris: 8° Oq 259.

Pour les documents non publiés, on se servira de l'inventaire dactylographié mis à la disposition des lecteurs. Nous avons spécialement consulté: *Armário* 16. *Relação de receita e despesa* (21):

| | | |
|---|---|---|
| Cod. n° | 9 | (1603) |
| » | 10 | (1624) |
| » | 11 | (1645-1654) |
| » | 15 | (1636-1637) |
| » | 16-25 | (1641-1673) |

## J) Arquivo do Ministério das Finanças

Les archives du Ministère des Finances, de celui des Travaux Publics, de la Cour des Comptes se sont, après enquête, révélées pour nous infructueuses.

## K) Archives Privées

Nous n'avons pas eu le privilège, rare, de pénétrer dans les dépôts d'archives privées. Cependant nous connaissons par leurs inventaires les deux qui nous touchent:

*Casa Cadaval*: inventaire constitué sous forme d'un fichier, par le R.P. Silva Tarouca, S.J., et déposé à la Bibliothèque Publique

d'Evora. Et plus récemment : RAU, Virgínia, et GOMES DA SILVA, M. F. *Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil.* Vol. I, Coïmbre, 1956, 542 pp. La copie d'un Ms. nous a été communiquée par Virgínia Rau.

*Casa Fronteira* : inventaire paru dans la *Rev. Hist.* de 1923 : CAMPOS DE ANDRADE, E. de. *O palácio dos Marquezes de Fronteira e os seus manuscriptos*, pp. 249-268. Nous intéressent les numéros : XVII, XVIII, XIX, XX, XXI, XXII et XLII.

## 2. Villes de Province

On pourrait trouver des documents intéressants dans beaucoup d'archives municipales et en particulier celles des ports et dans les archives districtales et hospitalières. Nous nous sommes contentés des dépôts suivants :

### A) Evora, Biblioteca Pública e Arquivo Distrital

Le dépôt est un des plus modernes du Portugal. Dans les fonds traditionnels on peut se diriger aisément grâce à :

CUNHA RIVARA, J. H. *Catálogo dos Manuscriptos da Bibliotheca pública Eborense*, Lisboa, 1850, spécialement le tome I : Amérique, Afrique, Asie. 438 pp. et index.

Mais les archives de l'histoire régionale et locale pourraient enrichir beaucoup notre connaissance de l'histoire des prix :

- *Misericórdia* (Livres de Comptes)
- Couvents et Collèges (Livres de Comptes), par exemple : Colégio da Purificação de Nossa Senhora
- *Contas e rendas da Câmara* (*Tesoureiro*)
- *Celeiro comum* : *Livros da receita e despesa* (*Tesoureiro*)
- *Celeiro comum* : *Livros da receita e despesa* (*Escrituras do pão e tombos do tesoureiro*)
- *Foros da Sé d'Evora*
- *Tombos* (Inventaires des biens)

### B) Porto et sa région

Nous n'avons pu, dans les dépôts dont il va être question, faire que de rapides sondages.

1. L'inventaire des manuscrits de la Bibliothèque Municipale a été publié dans :

   *Catálogo da bibliotheca pública municipal do Porto.* Indice preparatório do catálogo dos manuscriptos, Porto, 1880-1896, 10 fascicules in-8º en 1 vol. C'est surtout le deuxième fascicule qui nous intéresse. On utilisera aussi :

   *Catálogo dos manuscriptos ultramarinos da bibliotheca pública municipal do Porto.* Com uma nota prévia do Dr. A. MAGALHÃES BASTO, dans *Primeiro Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo.* Publicações da 5.ª secção, T. II : *Estudos Gerais*, Lisboa, 1938, 304 pp., in-8º, index géographique. Mais tous les manuscrits qui nous intéressent ont été publiés (Cod. III, 126, 603) ou très utilisés (Cod. 516 et 1139).

2. L'Arquivo Municipal est installé dans le Cabinet d'Histoire de la ville, cf. : FERREIRA, J. A. Pinto, *O Gabinete de História da cidade do Porto*, dans *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, vol. XVIII (1955), fasc. 1-2, pp. 1-14.

   Comme catalogue, on utilisera : *Indice Chronologico dos documentos mais notáveis que se achavão no archivo da illustrissima câmara da cidade do Porto* quando por ordem régia o examinou no anno de 1795, o conselheiro João Pedro Ribeiro, natural da mesma cidade. Prefaciado e acrescentado com as actuais cotas por J. A. Pinto Ferreira, Porto, 1951, 381 pp. in-8º.

3. L'Arquivo Distrital ne possède pas d'inventaire général. On y trouve surtout des collections assez complètes des registres notariaux et paroissiaux, et des fonds hospitaliers. Nous n'avons pu les utiliser[1].

Au Nord de Porto, un certain nombre de villes possèdent des fonds intéressants et encore inexplorés, même par nous :

1. Braga :

   Arquivo Distrital, situé dans la Bibliothèque Publique (aujourd'hui de la Université du Minho), qui possède elle-même un fonds de manuscrits (catalogue sur fiches), peu intéressant pour nous. Mais l'Arquivo Distrital possède les registres notariaux et paroissiaux pour les deux districts de Braga et Viana.

   Arquivo Municipal : les registres et documents se trouvent à l'Hôtel de Ville. Mais le dépôt n'a pas encore été organisé.

2. Guimarães :

   Seul l'Arquivo Municipal (*Registos das Provisões, Livros de Notas da Câmara, Vereações*), peut nous intéresser. Il n'existe aucun manuscrit du XVII^e^ siècle à la « Sociedade Martins

[1] Pour Porto, voir aussi CRUZ, A. A. F. da, *Documentos que interessam à história do Brasil*, dans *Bibliotheca Portucalensis*, vol. III, pp. 23-35, Porto, 1960.

Sarmento ». Il serait intéressant de comparer l'histoire de Guimarães, assez lié au commerce maritime, et celle de Braga, très isolé du monde extérieur.

3. Viana do Castelo :

Dans l'Arquivo Municipal, situé au Musée-Bibliothèque, on trouve les *Registos da Câmara* et les *Vereações*. La Misericórdia possède des registres de comptes que le directeur ds Archives Municipales, du Musée et de la Bibliothèque, Dr. Manuel Sousa Oliveira, était en train de dépouiller en 1956.

4. Vila do Conde et Póvoa de Varzim possèdent aussi des archives municipales intéressantes pour l'histoire maritime. Mais nous n'avons pu les visiter.

## c) Coïmbre

Il faut bien distinguer :

1. Bibliothèque générale de l'Université. Section des Manuscrits :

Ces manuscrits ont déjà été très utilisés. On peut les consulter en se référant au *Catálogo de Manuscritos*, en cours de parution, 15 vols. parus, in-8°, Coïmbre, 1935-1946.

Pour le Brésil, on pourra utiliser : MORAIS, Francisco. *Catálogo dos manuscritos da biblioteca geral da Universidade de Coimbra relativos ao Brasil*, Coïmbre, 1941, 127 pp. in-8°. Dans ce catalogue nous intéressent les numéros : 54, 457, 488, 582 (ff. 94-150), 645, 677, 700, 706 à 710.

Parmi les documents de cette bibliothèque, le ms. 54 (*De algũas cousas mais notáveis do Brasil*), a été publié dans *Archivo Bibliographico* (publication de l'Université), vols. 4, 5, 6 (1904-1905-1906) et en tiré à part dans les *Miscelânea* de 1924 (Coïmbre, Impr. da Universidade), enfin dans la *Revista do Instituto Histórico* de Rio de Janeiro, vol. 148 (1927), pp. 367-421.

2. Arquivo da Universidade :

Il joue en même temps le rôle d'Arquivo Distrital pour les districts de Coïmbre et Aveiro. Cependant Aveiro a conservé dans ses archives municipales, placées dans la Bibliothèque Municipale, deux catégories de registres : les *Livros da alfândega* et les *Livros da barra*. Les uns et les autres intéressent l'histoire du port.

En dehors du fichier de l'Arquivo, on se servira de deux ouvrages :

*Catálogo dos Pergaminhos do Cartório da Universidade de Coimbra*, Coïmbre, 1880, in-8°, 135 pp. Peu intéressant pour nous.



ROCHA MADAHIL, A. G. da. *Documentos do Arquivo da Universidade de Coimbra para a história do Brasil*, dans *Brasília*, vol. I (1942), pp. 565-610.

Mais ces archives sont plus intéressantes pour l'histoire sociale et démographique du Brésil que pour son histoire économique. Aussi nous en sommes-nous très peu servis.

3. Arquivo Municipal :

Où nous n'avons pas travaillé, mais où l'on peut s'orienter à l'aide de CARVALHO, José Branquinho de. *Roteiro do Arquivo Municipal de Coimbra*, Coïmbre, 1947, t. XI, 135 pp. in-4°. On a publié :

*Indice chronologico dos pergaminhos e foraes existentes no Archivo da Câmara Municipal de Coimbra*, 2e édition, 1875, 84 pp. in-4°.

*Indice e summarios dos livros e documentos mais antigos e importantes do Archivo da Câmara Municipal de Coimbra*, Coïmbre, 1867-1872, 336 pp en 3 fascicules in-4° (cf. BN Paris : Fol. Ox 55).

## d) Algarve

Les archives des ports de l'Algarve ont été soit transportées au Arquivo Nacional da Torre do Tombo, soit brûlées dans le tremblement de terre de 1755, soit dispersées. On ne trouvera que quelques papiers ou registres épars au Museu de Santo António de Lagos. Ces documents sont groupées en deux séries :

1. Misericórdia :

*Eleições* 1582-1723 (un gros volume)
*Thesouraria* 1571-1574 (un volume plat)
Comptes pour l'année 1582
*Testamentos e Escritos* 1561-1630 (un gros volume)
*Assentos, Defuntos, Eleições* 1594-1634 (un gros volume)

2. Notários :

Seulement à partir de 1666.

Les archives ecclésiastiques de Faro recèlent quelques richesses. Mais il ne nous a pas été possible d'y accéder.

## 3. Iles Adjacentes

### A) Arquivo Distrital de Funchal

Il sert en même temps d'Arquivo Municipal. Nous avons travaillé dans :

1. *Registos da Câmara* (*Tombo Velho*)
2. *Maços da Câmara*
3. *Vereações* :

   Volumes reliés pour les années : 1574 (G), 1589, 1597 (G), 1599-1600 (G), 1605-1606, 1607, 1610-1611 (G) incomplet, 1613, 1616-1618, 1618, 1619-1620, 1623-1625 incomplet, 1626-1627, 1629, 1631-1632, 1634-1635, 1637-1640, 1641-1642, 1644-1645, 1647-1649, 1650-1651 [*N.B.* : Les volumes marquês (G) ont été dépouillés par l'érudit local Dr. Ernesto Gonçalves à qui nous exprimons ici toute notre gratitude.]

   Volumes non reliés pour les années : 1603, 1653, 1654, 1655, 1656, 1657, 1658, 1660, 1661, 1662, 1663, 1664, 1665, 1666, 1667, 1668, 1669.
4. Nous n'avons consulté ni les *Registos paroquiais* ni les *Registos notariais.* Une grosse part de la documentation concernant Madère se trouve, nous l'avons vu, à l'Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Certains documents sont transcrits dans *Arquivo Histórico da Madeira* (à partir de 1931, in-8°, 4 numéros par an).

### B) Aux Açores

Les Açores forment 3 districts. Il devrait donc exister, en plus des archives municipales, 3 dépôts d'archives districtales. En réalité deux seulement ont été organisés : ceux de Angra do Heroísmo et celui de Ponta Delgada.

1. Arquivo Distrital de Angra do Heroísmo (Iles de Terceira, Graciosa, São Jorge). Les différentes sections en sont :

   I. *Cartórios Paroquiais*
   II. *Cartórios Notariais*
   III. *Cartórios Judiciais*
   IV. *Papéis das repartições extintas e dos serviços cessantes*
   V. *Cartórios dos extintos mosteiros e conventos*
   VI. *Cartórios da Sé, do Cabido, das Colegiadas, e das Confrarias extintas*
   VII. *Cartórios em depósito* : *Câmaras Municipais, Misericórdias* (Angra, Praia, São Sebastião) *e outras entidades*



   VIII. *Manuscritos Diversos*
   IX. *Impressos* (*Biblioteca*)
   X. *Reservados* (*Casa Forte*)

   Nous n'avons eu le temps de faire que des sondages dans les sections II, VII, VIII, IX et X. Nous avons beaucoup utilisé le Ms. du Père Maldonado, *O Felix Angrense*, histoire de Terceira écrite au XVIII[e] siècle, et les *Livros do Tombo Velho* 1 de petit format, 1 de grand format) de la Municipalité d'Angra. Cf. *Boletim do Arquivo Distrital de Angra*, vols. I et II.

2. Arquivo Distrital de Ponta Delgada (Iles de Santa Maria, São Miguel) qui comprend des sections analogues aux précédentes, mais plus restreintes, beaucoup d'archives municipales ayant conservé leurs papiers. Une compilation manuscrite intéressante, œuvre de l'érudit J. do Canto : *Extractos de documentos michaelenses* (9 vols.) évite de recourir à une part importante des documents originaux, parfois perdus. Nous nous y référons ainsi : Canto I ou II.

Face à l'Arquivo Distrital de Ponta Delgada, la Câmara Municipal offre les *Tombos Velhos* de sa *Casa forte*, que nous avons dépouillés.

Nous avons consulté aussi les manuscrits de la Câmara Municipal de Santa Maria, dont l'éminent secrétaire, M. A. M. da Câmara Pereira, nous a prêté le dernier volume non publié, mais imprimé de l'*Archivo dos Açores* (Lisbonne, 1904 et suivs.). Les autres volumes ont déjà considérablement déblayé le terrain traditionnel de l'histoire des îles.

Enfin à la Bibliothèque Publique de Horta (Faial) nous avons pu consulter de Ms. de José Cândido da Silveira Avelar, *Apontamentos históricos sobre esta ilha de S. Jorge* (1439 à 1894), 4 vols. Le premier volume (1439-1732) représente la copie ou le résumé des registres de la municipalité de Velas (île de São Jorge) faits en 1884. Il existe sur le même sujet un livre imprimé du même auteur (voir notre bibliographie). Une enquête auprès des archives municipales de Santa Cruz (île de Flores) n'a rien donné pour le XVII[e] siècle, laissant au contraire entrevoir des richesses pour le XVIII[e] siècle.

## II. BRESIL

Les circonstances ne nous ont pas permis d'explorer les dépôts de l'Afrique portugaise. Renseignements pris, il semble bien qu'ils ne pouvaient d'ailleurs nous apporter grand chose, le peu qu'ils

avaient ayant été souvent publié. Un seul dépôt présentait quelque importance : celui de Luanda (Angola) mais ses richesses nous sont révélées par :

1. FELNER, Alfredo de Albuquerque. *Angola. Apontamentos sobre a ocupação e início do estabelecimento dos Portugueses no Congo, Angola e Benguela*, Extractos de documentos históricos, Coïmbre, 1933, 15 + 593 pp in-4°.
2. *Arquivos de Angola*, Revista. Luanda, trimestrielle depuis 1933.

Au Brésil, au contraire, nous avons pu travailler dans les dépôts qui sont nombreux et parfois assez riches. On lira d'abord :

CORREA FILHO, Virgílio. *Desenvolvimento dos Estudos Históricos no Brasil*, dans *Revista de Historia de America*, n° 27 (México, juin 1949), pp. 45-58.

HILL, Roscoe R. *The National Archives of Latin America*, Cambridge (Mass.), 1945, in-8°, xx + 169 pp. BN Paris : Fol. Pc 710 (3).

Plusieurs catégories d'institutions peuvent posséder des manuscrits :

Archives nationales ministérielles
Bibliothèque Nationale
Archives des Etats
Archives municipales
Bibliothèques des Universités ou Bibliothèques privées
Instituts Historiques, véritables « académies » :
un pour l'ensemble du Brésil à Rio de Janeiro
un par Etat

## 1. Recife

### A) Biblioteca Municipal

*Registo da Câmara*, XVII^e^ siècle.

### B) Instituto Histórico

Copies des documents des archives royales de La Haye, exécutées par José Higino Duarte Pereira à la fin du XIX° siècle. Nous avons consulté les registres suivants :

*Dagelyksche Notulen* : 1635 à 1640
*Brieven uit Brasilie* : 1630-1631, 1632, 1634-1635, 1648, 1650-1653, 1636, 1638-1639,1640 (3 volumes).



## 2. Bahia

### A) Arquivo Estadual

Cf. *Guia do Arquivo do Estado da Bahia*, Salvador, s.d., 187 pp.

Nous avons consulté quelques registres de correspondance administrative (*Provisões reais*, etc.).

Nous n'avons pu que jeter un coup d'œil sur les *Cartórios notariais* :

*Cachoeira* (I) du 7-6-1631 au 20-6-1634. Notaires : Francisco Azevedo Lobo et un autre (sans doute Ignacio de Mesquita). Cote : 122-52-P.

*Capital* (I) 1664, incomplet. Notaire : Pascoal F. Pinto. Cf. le bulletin des archives : *Anais do Arquivo Público da Bahia*.

### B) Arquivo Histórico do Município

Contient les séries suivantes :

*Cartas do Senado*
*Atas da Câmara*
*Provisões Reaes* (*portarias*)
*Provisões do Senado*
*Provisões do Governo e Senado*
*Cartas de Examinações de Officiaes* (*técnicos*) (1655-1712).

Ce sont surtout les *Atas da Câmara* qui intéressent notre sujet. Une partie a été publiée dans *Documentos históricos do Arquivo Municipal* :

*Atas da Câmara*, 5 volumes intéressent notre période (désignées dans nos références par *Atas Bahia*, t. I ou II, etc.).

*Cartas do Senado*, 1 volume intéresse notre période (Documents antérieurs à 1673). Cf. *Anais do Arquivo Municipal da Bahia*.

### C) Instituto Geográfico e Histórico da Bahia

Les manuscrits de la Collection de l'Instituto Geográfico e Histórico da Bahia n'intéressent pas notre période, ou, s'ils l'intéressent, ont été publiés (inventaire sur place).

## 3. Rio de Janeiro

### A) Arquivo Nacional (AN Rio)

Peu de documents pour notre période. Inventaire sur place. On peut s'aider des *Publicações do Arquivo Nacional*:

Vol. I. *Catálogo das Cartas Régias*, etc. (1922), XLVI, 804 pp. in-4º.

Vol. XXI. *Indice alfabético das leis, alvarás, cartas régias*, etc. (1923), 3554 pp in-4º.

Cf. aussi les volumes XIII et XVI.

### B) Biblioteca Nacional (BN Rio)

Pour s'y diriger, on peut utiliser:

*Catálogo da Exposição da História do Brasil*, 2 vols., Rio, 1881-1882. Supplément en 1883 (Forme le vol. IX des *Anais da BN de Rio*).

*Catálogo dos Manuscriptos da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, Rio*, 1878-1887 (Extrait des *Anais da BN de Rio*) 4 tomes en 5 volumes.

Nous avons dépouillé et microfilmé seulement:

Cod. 1. 1. 2. 44.
Cod. 1. 4. 1. 62.

C'est qu'une grosse part des documents qui nous concernent ont été publiés dans:

*Documentos Históricos da BN de Rio de Janeiro*, depuis 1928, in-8º.

*Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, depuis 1786, in-4º, qui contient aussi des textes tirés d'autres dépôts et des articles. (Cf. notre bibliographie).

### C) Biblioteca do Palácio d'Itamarati

*Cartas d'El Rei escriptas aos S.res Alvaro de Souza e Gaspar de Souza.*

### D) Instituto Histórico Brasileiro

On y trouve les traductions en français de documents hollandais sur le Brésil, traductions effectuées au XIXe siècle par J. Caetano da Silva et rapportées au *Catálogo da Exposição da BN de Rio de Janeiro*, sous le titre suivant: *Documentos para a história do Brasil colligidos na Hollanda pelo Encarregado de Negócios* Joaquim Caetano da Silva.



## 4. São Paulo

### A) Biblioteca geral da Faculdade de Filosofia

Manuscrits de la *Collecção Lamego*, nos 58, 63, 135.

### B) Instituto d'Estudos Brasileiros

Manuscrits de la Collection J.F. de Almeida Prado. Cf. l'Inventaire de Rosemarie HORCH (IEB, São Paulo, 1966).

# III. PAYS ETRANGERS

## 1. Espagne

On peut, au préalable, consulter TUDELA DE LA ORDEN, José. *Los manuscritos de America en las bibliotecas de España*, Madrid, 1954, 586 pp. in-8º. BN Paris: 8º Q 9166.

### A) Archivo de Simancas

Nous avons utilisé comme guide:

ALVES, Padre Francisco Manuel. *Catálogo dos Manuscritos de Simancas respeitantes à história portuguesa*, Coïmbre, 1933, 168 pp. in-8º. Ces documents appartiennent aux séries *Estado* (E) et *Secretarias Provinciales* (SP). Ce sont des documents de caractère administratif.

On connaît d'autre part les célèbres archives commerciales des *Ruiz*, conservées à l'Archivo Provincial de Valladolid, près de Simancas.

### B) Biblioteca Nacional de Madrid

Nous avons utilisé comme guides:

PONCE DE LEON FREYRE, Eduardo. *Guia del leitor en la Biblioteca Nacional*, Madrid, 1942, 110 pp. in-16º.

PAZ, Julian. *Catálogo de manuscritos de America existentes en la Biblioteca Nacional*, Madrid, 1933, 725 pp. in-8°.

GALLARDO, Don Bartolomé José. *Biblioteca Española de libros raros y curiosos*, Madrid, 1866, pp. 1-179 : (en appendice) *Indice dos Manuscritos de la Biblioteca Nacional de Madrid.* C'est la publication du catalogue manuscrit en 4 volumes.

*Manuscritos del Museo Biblioteca de Ultramar de Madrid, cuyos fundos pasaron a la Nacional*, Madrid, 1900.

### c) Archivo Nacional de Madrid

Un certain nombre de documents de la série *Estado, Libro* ... indiqués par le Secrétaire de l'Arquivo, Dr. Eugenio Sarrablo Aguareles.

### d) Biblioteca de l'Academia Real de Historia

La Bibliothèque de l'Academia Real de Historia, à Madrid, contient peu de choses pouvant nous intéresser.

### e) Archivo de Indias

Nous renvoyons à Pierre et Huguette CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, Paris, 13 vols., 1963.

Voir aussi João Cabral de MELLO Neto, *O Arquivo das Indias e o Brasil*, Rio, 1966, 779 pp.

## 2. France

On pourra d'abord consulter LELAND, Waldo, *Guide to material for American history in the libraries and archives of Paris*, Vol. 1 : *Libraries.* Vol 2 : *Archives*, Washington, 1932, in-4°, BN Paris : Salle de Bibliographie, Histoire 1017.

### a) Archives Nationales

Séries B I 643 à 652
B III 323 (ancien 302)
B III 385 (ancien 364). Il s'agit des archives des consulats.



### b) Affaires Etrangères

Voir OZANAM, D. *Guide du chercheur dans les Archives françaises.* I. *Les Affaires Etrangères*, Paris, IHEAL, 1963, 111 pp.

1. *Correspondance Politique* :

Portugal, Registres 1 à 10 inclus (le n° 8 a un supplément)
Portugal Supplément, Registres 1 et 2
Espagne, Registres 10 à 20 inclus.

2. *Mémoires et Documents* :

Portugal 2, 3, 4
Espagne 9 et 10
Espagne 242 (Mémoire sur le commerce des esclaves, 1585)
Espagne 256 :
Affaires de Portugal
Avis du Père António Vieira sur le rappel des commerçants fixés en Portugal (1644)
Espagne 269 (264) 272 (268), 299 (297)
Espagne 319 : Budget de la monarchie espagnole pour 1584
Espagne 323 : Secours fournis par Elizabeth à D. António de Portugal

3. Les *Instructions aux Ambassadeurs* ont été publiées (Paris, 1886).

### c) Bibliothèque Nationale
Département des Manuscrits

On utilisera MOREL FATIO, Alfred. *Catalogue des Manuscrits espagnols et des Manuscrits portugais*, Paris, 1892.

Nous avons dépouillé et microfilmé (numéro du catalogue entre parenthèses) : Fonds portugais : n$^{os}$ 8 (15), 23 (16), 24 (20), 25 (21), 26 (22), 27 (23), 28 (24), 30 (25), 31 (27), 32 (28), 34 (29), 35 (30), 19 (33), 54 (36), 58 (49), 48 (59), 6 (60).

A completer par J. V. SERRÃO. *Manuscritos portugueses da Biblioteca Nacional de Paris*, Paris, Gulbenkian, 1969, 187 pp.

## 3. Grande-Bretagne

On utilisera pour se guider :

GRIFFIN, G. G. *A Guide to Manuscripts relating to American History in British Depositories*, Library of Congress, 1946, 313 pp. BN Paris: Salle de Bibliographie, Histoire 1018.

FIGANIERE, *Catálogo dos manuscriptos portugueses no Museu Britânico*, Lisboa, 1853, XXVIII + 418 pp. in-8°.

ANDREWS, Ch. M. *Guide to the Materials for American History to 1783 in the Public Record Office of Great Britain*, Washington, 1914, 2 vols. BN Paris : 8° Z 16741 (90 A).

TOVAR, *Catálogo dos manuscriptos portugueses no Museu Britânico*, Lisboa, 1932, 407 pp. in-8°

LIMA, Oliveira. *Relação dos manuscriptos portugueses e estrangeiros de interesse para o Brasil existentes no Museu Britânico de Londres*, Rio de Janeiro, 1903, 139 pp. in-8° (en cours de revision). Extrait de la *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geográfico Brazileiro*, t. LXV, parte II (1903), pp. 1-130.

*Calendars of State papers* qui ne recouvrent qu'en partie les papiers du Record Office.

Nous avons travaillé :

### A) Au Record Office

*Customs ledgers* : n'ont qu'un intérêt indirect parce qu'ils ne commencent qu'en 1696. Avant, il faudrait les remplacer par les *Ports' books* très longs à dépouiller ou, nous l'avons fait, par les Mss. du British Museum.

*State Papers Portugal*. Correspondance des agents anglais à Lisbonne au XVII$^{e}$ siècle. Consulter le catalogue dactylographié de la salle de lecture.

Nous remercions M. Braudel de nous avoir signalé le livre de comptes du marchand brésilien Miguel Dias de Santiago (1596-1613) que nous avons pu utiliser (Public Record Office, SP 9/104).

### B) Au British Museum

Bibl. Cotton, Neron B XI - 83 (298 *b*).
Mss Lansdowne 81 (46).
Add. Mss. 36785.

Ces manuscrits sont des tableaux d'importations et d'exportations entre l'Angleterre et le Portugal.



## 4. Hollande

### A) Archives Royales des Pays-Bas (Rijks Archief) à La Haye

On en trouvera un guide pour les documents sur le Brésil dans la préface de GONÇALVES DE MELLO NETO au *Relatório* ... de VAN DER DUSSEN, p. 144 (Cf. notre bibliographie).

On utilisera aussi l'Inventaire de la *Oude W. India Cy*, spécialement n$^{os}$ 43, 46, 47 et 49 à 67.

Pour le commerce avec le Portugal, on pourra consulter le fonds *Van Ardrichem* à l'aide de l'inventaire : *Inventarissen van Rijks en andere archieven, van rijkswege uitgegeven, voor zoover zij niet af af zonderlijk zijn afgedrukt*, La Haye, 1933, tome IV : *Archief van Ardrichem*, n$^{os}$ 47, 49, 51 à 57, 62, 65 à 67, 71, 73, 74 à 82, 84, 86 à 90, 95, 98 à 101.

Enfin pour les résolutions des Etats Généraux, on consultera le *Generale Index of de Handelingen en Resolution van de Hoog Mogende Heeren Staten Generaal der Vereenigde Nederlanden* (1576-1699). Les 8 tomes sont rangés par ordre alphabétique.

### B) Archives Municipales (Gemeent Archief) d'Amsterdam

Actes notariaux et municipaux dont les plus intéressants ont été publiés par VAN DILLEN, *Bronnen tot de Geschiedenis van het Bedrijfsleven en het Gildwezen van Amsterdam*. 1$^{st}$ deel : 1512-1611. 2$^{de}$ deel : 1612-1632.

## 5. U. S. A.

### A) Bibliothèque de Harvard

La Bibliothèque de Harvard a acheté la Collection Palha qui contient quelques manuscrits. Se référer à :

BOXER, C. R. *The naval and colonial paper of Dom António de Ataíde*, dans *Harvard Library Bulletin*, vol. V, Number 1 (Winter 1951), pp. 24-50.

MONIZ, J. A., *Catalogue de la bibliothèque de M. Fernando Palha*, Lisbonne, 1896, 4 parties en 2 vols. in-4° : 301 pp. et 338 + 191 pp.

### B) Université Catholique de Washington

L'Université Catholique de Washington possède un fonds important de manuscrits que nous n'avons pu consulter. Nous en donne une idée :

CARDOZO, Manoel S. *A guide to the manuscripts in the Lima Library, the Catholic University of America*, Washington D.C. Reprinted from *Handbook of Latin American Studies* (1940), Harvard, 1941, XVI + 471 à 504 pp. Concerne plutôt le XVIII<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècles.

Cr. HILTON, Ronald. *Handbook of Hispanic Source Materials and Research Organisations in the U.S.*, Stanford, 2<sup>de</sup> éd., 1959.

### c) Bancroft Library, Université de Californie

Rappelons la collection de microfilms de la Bancroft Library, Université de Californie (cf. notre Bibliographie : Portugal, Arquivo Histórico Ultramarino).

## 6. Italie

Nous avons utilisé la correspondance des Ambassadeurs Vénitiens à Madrid : Venise, Archivio di Stato, microfilms aimablement prêtés par M. Braudel.

Pour les sources romaines, on utilisera comme guides : l'*História da Companhia de Jesus no Brasil*, du R.P. Serafim LEITE (cf. plus loin, notre bibliographie) et SOARES, José Carlos de Macedo, *Fontes da História da Igreja católica no Brasil*, São Paulo, 1954, 381 pp.

Enfin des renseignements nombreux dans les textes, traduits par CUVELIER, J., et JADIN, L., l'*Ancien Congo d'après les Archives Romaines* (1518-1640), Bruxelles, 1954, 600 pp in-8°.



# IV. BIBLIOTHEQUES ET CARTOTHEQUES

## 1. Les bibliothèques

### A) Au Portugal

LA BN de Lisbonne nous a rendu beaucoup de services. Mais ses collections sont souvent lacunaires. Il faut les compléter par celles de la Ajuda, de l'Académie des Sciences, de la Société de Géographie, de l'Arquivo Histórico Ultramarino, de l'Université de Coïmbre (Bibliothèque générale de l'Université, Bibliothèque de la Faculté des Lettres, Bibliothèque de la Faculté de Droit, Bibliothèque de l'Institut d'Etudes Historiques, Bibliothèque Gama Barros, Bibliothèque de l'Institut d'Histoire d'Outre-Mer, Bibliothèque d'Etudes Brésiliennes) de la Bibliothèque Publique d'Evora, de la Bibliothèque Municipale de Santarém (Bibliothèque Braamcamp Freire), etc.... Les Bibliothèques de Funchal, Angra, Ponta Delgada fournissent des ouvrages difficiles à trouver ailleurs.

### B) Au Brésil

Nous avons surtout utilisé la BN de Rio et, à São Paulo, la Bibliothèque Municipale (et sa réserve), les Bibliothèques des Facultés de Philosophie, de Droit, de Sciences Economiques et Financières, de l'Institut Historique et Géographique, des Archives de l'Etat, du grand quotidien *Estado de São Paulo* [1].

### c) En France

Il faut compléter la Bibliothèque Nationale de Paris, assez riche pour les ouvrages antérieurs à 1900, par celle de l'Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine et par la Bibliothèque de l'Institut Hispanique et Luso-Brésilien de l'Université du Mirail à Toulouse.

### D) En Angleterre

Nous avons utilisé le British Museum, la London School of Economics, l'Institute of Historical Research de l'Université de Londres.

---

1 Paru récemment : ASSUNÇÃO, G. J. Ferreira de. *O Brasil nas obras da Biblioteca de Mafra*, dans *Bol. Intern. de Bibliografia Luso-Brasileira*, VII, n° 2, avril-juin 1966, pp. 310-62 et n° 3, juillet-septembre 1966, pp. 474-511.

### E) En Hollande

Nous avons utilisé : Bibliothèque Royale de La Haye, Bibliothèque de l'Université d'Amsterdam, Institut d'Histoire Economique d'Amsterdam, Bibliothèque des Archives Municipales d'Amsterdam.

### F) Aux U. S. A.

Nous avons utilisé : Bibliothèque de l'Université Columbia (New York City), Bibliothèque de l'Université Harvard et sa « Palha Collection », Newberry Library de Chicago et sa « Greenlee Collection ». Nous n'avons pu utiliser les Bibliothèques du Congrès et de la Catholic University de Washington, ni celle de l'Université de Californie, pourtant très riches en ouvrages luso-brésiliens. Voir aussi MARQUES, A. de Oliveira, *O fundo de história de Portugal da Biblioteca Ibero-Americana de Berlim. Resumo*, Coïmbre, s.d., 360 pp.

## 2. Les cartothèques et les cartes

Signalons les cartothèques :

Itamarati (Rio de Janeiro) [1]
São Paulo (Bibliothèque Municipale)
Paris (Bibliothèque Nationale)

Pour les cartes, distinguons :

### A) Les cartes actuelles

1. Cartes marines :

Cartes du Service Hydrographique de la Marine (Paris)
(Cf. son Catalogue et son Atlas des Index)
Cartes de la British Navy
Cartes de l'U. S. Navy
(Cf. notre Première partie, chapitre I)
Cartes du Ministério da Marinha (Lisbonne)
(Bathymétrique en couleurs au 1/150 000)

[1] Voir BRASIL, Ministério das Relações Exteriores, MAPOTECA, *Mapas e planos manuscritos relativos ao Brasil colonial conservados no Ministério das Relações Exteriores e descritos por Isa Adonias, para as comemorações do quinto centenário da morte do Infante Dom Henrique*, Rio, 1960, 2 vols., XXIX + 692 pp. Contient la description de 823 items et 10 reproductions.



2. Cartes terrestres :

a) Cartes portugaises des organismes suivants :

Junta das missões geográficas e investigações coloniais
Instituto geográfico e cadastral (seulement Portugal, Madère et Açores)
Serviço Cartográfico do Exército
Cf. aussi : *Atlas das colónias portuguesas*

b) Cartes brésiliennes éditées par le Conselho Nacional de Geografia (Rio de Janeiro).

c) Enfin les cartes touristiques ou scolaires en vente dans le commerce rendent de grands services.

### B) Les cartes anciennes

Nous les connaissons assez bien grâce aux travaux d'Armando et de Jaime Cortesão, de Fontoura da Costa, d'António Barbosa (cf. notre chapitre sur l'Art Nautique et notre bibliographie).

Certaines de ces cartes ont été publiées en annexe ou planches des ouvrages d'histoire portugaise ou brésilienne.

Un atlas cependant a été publié dans son ensemble : VAZ DOURADO, Fernão. *Atlas. Reprodução fidelíssima do exemplar da Torre do Tombo, datado de Goa 1571.* Publié sous la direction du Vicomte de Lagoa, Porto, 1948, 20 ff. in-fol. en 4 fascicules.

## V. REVUES ET PERIODIQUES UTILISES

Nous citons ici les principales revues utilisées. Nous avons laissé de côté les grandes revues publiées hors du monde luso-brésilien et ne s'intéressant pas spécialement à lui. Voir aussi : *Repertório das Publicações Periódicas Portuguesas*, Lisbonne, 1964, 422 pp.

*Anais da Academia Portuguesa da História.* Lisbonne, depuis 1940.
*Anais do Arquivo Público e do Museu do Estado da Bahia*, puis : *Anais do Arquivo Público do Estado da Bahia*, depuis 1917.
*Anais dos Arquivos e Bibliotecas.* Lisbonne, depuis 1914.
*Anais da BN do Rio de Janeiro.* Rio, depuis 1876.
*Anais do Museu Paulista.* São Paulo, depuis 1925.
*Anais do Club militar e naval.* Lisbonne.
*Archivo Histórico de Portugal.* Lisbonne, 1932-1943.
*Archivo Histórico Português.* Lisbonne, 10 vols. in-4° (1903-1916).
*Arquivo de Bibliografia Portuguesa.* Coïmbre, depuis 1955.

*Arquivo Histórico da Madeira.* Funchal, depuis 1931.
*Arquivo Histórico da Marinha.* Lisbonne.
*Arquivos.* Recife, depuis 1947.
*Arquivos de Angola.* Luanda, depuis 1933.
*Arquivos do Centro Cultural Português.* Paris, depuis 1969.
*Bibliografia Brasileira.* Rio, annuel.
*Bibliografia de História do Brasil.* Rio, irrégulier.
*Biblos.* Coïmbre, depuis 1925.
*Boletim das Actividades da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo* (FAPESP), depuis 1966.
*Boletim do Arquivo Distrital de Angra do Heroismo.* Angra, depuis 1949.
*Boletim do Arquivo Histórico Colonial.* Lisbonne, depuis 1950.
*Boletim Bibliográfico.* Rio.
*Boletim Bibliográfico.* São Paulo.
*Boletim Bibliográfico Brasileiro.* Rio, depuis 1953, bimestriel.
*Boletim de Bibliografia Portuguesa.* Lisbonne, depuis 1935, mensuel, + 1 fasc. annuel d'index.
*Boletim Cultural.* Porto.
*Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.* São Paulo, depuis 1938.
*Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa.* Lisbonne, depuis 1954.
*Boletim Geral das Colónias*, puis : *Boletim da Agência Geral das Colónias.* Lisbonne, depuis 1925.
*Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira.* Angra.
*Boletim Paulista de Geografia.* São Paulo.
*Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.* Lisbonne, depuis 1875.
*Boletim da Sociedade Luso-Africana do Rio de Janeiro.* Rio, depuis 1933.
*Brasil Açucareiro.* Rio, depuis 1932.
*Brasília.* Coïmbre, depuis 1942.
*Brotéria.* Braga, trimestriel.
*Bulletin d'Etudes Portugaises et Brésiliennes.* Lisbonne-Paris, 41 vols. parus.
*Bulletin Hispanique.* Bordeaux, depuis 1898.
*Cahiers des Amériques Latines.* Paris, depuis 1967.
*Cahiers d'Outre-Mer (Les).* Bordeaux, trimestriel, depuis 1945.
*Caravelle*, semestriel. Toulouse, depuis 1963.
*Comissão Reguladora dos Cereais dos Açores.* Ponta Delgada, depuis 1946.
*Digesto Económico.* São Paulo, depuis 1944.
*Diogo-Cão.* Lisbonne.
*Documentos dos Arquivos Portugueses que importam ao Brasil.* Lisbonne, depuis 1945.
*Do Tempo e da História.* Lisbonne, 1965-1972. 5 vols. parus.
*Estado de S. Paulo.* São Paulo, quotidien.
*Ethnos.* Lisbonne.
*Handbook of Latin American Studies.* Cambridge (Mass.) et Gainesville (Floride), depuis 1936, annuel.
*Hispanic American Historical Review.* Baltimore et Durham, depuis 1918, trimestriel.



*Insulana.* Ponta Delgada, depuis 1945.
*Instituto (O).* Coïmbre, depuis 1853.
*Jornal do Comércio.* Rio, quotidien.
*Journal of Interamerican Studies.* Gainesville (Floride), depuis 1959.
*Livros de Portugal.* Lisbonne, depuis 1941.
*Luso-Brazilian Review.* Madison (USA), semestriel, depuis 1964.
*Mariner's Mirror.* Londres.
*Revista das Artes e da História da Madeira.* Funchal.
*Revista Brasileira de Economia.* Rio, trimestriel, depuis 1947.
*Revista Brasileira de Geografia.* Rio, depuis 1939.
*Revista de Economia.* Lisbonne.
*Revista do Gabinete de Estudos Ultramarinos.* Lisbonne.
*Revista de História.* Lisbonne, 1912-1928.
*Revista de História.* São Paulo, depuis 1950.
*Revista de História.* Porto, depuis 1978.
*Revista de Historia de America.* México, semestriel, depuis 1938.
*Revista de História da Economia Brasileira.* São Paulo, depuis 1953.
*Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano.* Recife.
*Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia.* Bahia, depuis 1874.
*Revista do Instituto Histórico Alagoano.* Maceio.
*Revista do Instituto Histórico do Ceará.* Fortaleza.
*Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.* Rio, depuis 1908.
*Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul.* Porto Alegre.
*Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.* São Paulo, depuis 1895.
*Revista do Instituto Histórico Paraibano.* João Pessoa, depuis 1909.
*Revista do Instituto Histórico de Sergipe.* Aracajù.
*Revista do Instituto Superior de Comércio, de Lisboa*, puis : *Revista do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras.* Lisbonne, depuis 1918.
*Revista Interamericana de Bibliografia.* Washington D.C., depuis 1951.
*Revista do Museu Paulista.* São Paulo.
*Revista do Norte.* Recife, depuis 1954.
*Revista Portuguesa de História.* Lisbonne, depuis 1947.
*Revista do Serviço do Património Histórico e Artístico Nacional.* Rio,
*Revue hispanique.* Paris, 1898-1933.
*Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer.* Paris, trimestriel.
*Studia.* Lisbonne, semestriel, depuis 1958.
*Tilas.* Strasbourg, depuis 1960.
*Trabalhos da Academia das Ciências de Portugal.* Lisbonne.
*Ultramar.* Lisbonne, depuis 1961.
*Vértice.* Coïmbre, depuis 1942.

## VI. CONGRES ET COLLOQUES

1. Le tricentenaire de la « Restauration » a donné lieu à des congrès dont les publications ont rendu de gros services. Exemple : *Congresso do Mundo Português,* 19 vols. in-4°, Lisbonne, 1950. Cf. plus loin la bibliographie. Deux ans auparavant s'était tenu le *Primeiro Congresso da história da expansão portuguesa no mundo* dont les communications forment 10 vols. in-4° publiés par l'Agência Geral das Colónias. Cf. plus loin la bibliographie [1].

2. Au Brésil, les congrès d'histoire organisés dans les différents Etats ont eu du succés. Il en est sorti de volumineuses publications. Par exemples : les *Anais do Primeiro Congresso da História do Brasil* et les *Anais do Primeiro Congresso da História da Bahia,* Bahia, 1950-1951, 5 vols. in-8°.

3. De 1950 à 1967 se sont tenus des « Colloques Internationaux d'Etudes Luso-Brésiliennes ». Le premier a eu lieu à Washington en 1950 et a permis la publication des *Atas do Colóquio Internacional d'Estudos Luso-Brasileiros* de 1950. Baltimore, in-8°, 335 pp. Le second « Colloque » a eu lieu à São Paulo en 1954. Les communications n'ont pas encore été publiées. Le troisième a eu lieu à Lisbonne en septembre 1957 et le quatrième à Bahia en août 1959. Le cinquième a eu lieu à Coïmbre en 1953 et le dernier à Harvard et New York en 1967. Les actes des colloques de Lisbonne et Coïmbre ont été publiées.

# B. BIBLIOGRAPHIE

Il ne s'agit pas ici d'une bibliographie exhaustive, que l'ampleur de notre sujet aurait rendue trop longue. Pour la compléter, on se reportera aux bibliographies et catalogues indiqués. Il ne s'agit pas non plus d'une bibliographie critique qui aurait pu faire la matière d'un ouvrage entier de 300 ou 400 pages — mais plutôt d'une bibliographie sélective retenant les ouvrages essentiels, les grandes collections, les articles importants et tous les travaux que les habituelles bibliographies ne mettent pas assez nettement en valeur. De plus, si tous les livres ou articles utilisés dans notre travail ne se trouvent pas indiqués ici — et ceux qui ne le sont pas reçoivent dans les notes mêmes des chapitres leurs références exactes

[1] En 1960, s'est tenu le *Congresso Internacional de História dos Descobrimentos* (Lisbonne), qui a donné lieu a de nombreuses publications.



et complètes — d'autres travaux sont indiqués que nous ne pouvions nous-même exploiter. Notre bibliographie complète ainsi une étude trop brève à notre gré. Bref, notre souci a été d'être avant tout utile [1].

## I. INSTRUMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

Toutes les grandes histoires du Portugal et de son Empire sauf l'*História de Portugal* de Damião Peres, possèdent une bibliographie sous forme d'une annexe particulière ou sous forme de notes. Néanmoins, on pourra se reporter aux travaux suivants :

### 1. Etudes d'ensemble

GREENLEE, William B. *A descriptive bibliography of the history of Portugal,* dans *H.A.H.R.,* t. XX, n° 3 (août 1940).

GODINHO, V. Magalhães. *Le Portugal devant l'histoire. Tour d'horizon bibliographique,* dans *Annales E.S.C.,* t. II (Paris, 1948), pp. 347-352.

IDEM. *A historiografia portuguesa : Orientações, Problemas, Perspectivas,* dans *Rev. Hist.,* n$^{os}$ 21-22, São Paulo (janvier-juin 1955), pp. 3-22.

BOXER, Ch. R. *Some considerations on Portuguese colonial historiography,* dans *Actas do Colóquio Internacional d'Estudos Luso-Brasileiros de 1950,* Baltimore, 1953, in-8°, pp. 169-180. Cf. son article plus récent, *supra,* p.

ANSELMO, António J. *Bibliografia das bibliografias portuguesas,* Lisbonne, 1923, 158 pp. in-8°.

### 2. Différentes Bibliographies

BARBOSA MACHADO, D. *Bibliotheca Lusitana,* Lisbonne, 1741-1759, 4 vols. in-fol.; 2e éd., Lisbonne, 1930-35, 4 vols. in-4°.

PINTO DE SOUSA, J. C. *Bibliotheca historica de Portugal e seus domínios ultramarinos,* Lisbonne, 1801, XXIX + XIII + 408 + 100 pp in-4°. BN Paris : 8. Q 4768.

[1] Contrairement à l'orthodoxie nous avons mêlé à la bibliographie les sources imprimées : c'est qu'elles sont peu nombreuses et souvent assorties de longues introductions qui sont à elles seules de véritables études à classer dans la bibliographie.

ADAMSON, J. *Bibliotheca Lusitana*, Lisbonne, 1835. BN Paris : 16° Q 32. Edition anglaise : Newcastle, 1836, IV + 115 pp in-8°.

FIGANIERE, J.C. de. *Bibliographia Historica Portuguesa*, Lisbonne, 1850, X + 349 pp. in-8°. BN Londres : BB Mb 16.

BELL, Aubrey F.G. *Portuguese Bibliography*, Oxford, Hispanic Society, 1922, 381 pp. in-8°. BN Paris : 8° Pc 184.

SILVA, Innocencio F. da. *Diccionario bibliographico portuguez : Estudos applicaveis a Portugal e ao Brasil*, vols. I à IX; continués par BRITO ARANHA : vols. X à XXI, Lisbonne, 1858-1914, 21 vols. in-8°.

Le dictionnaire bibliographique de Carlos COIMBRA n'a jamais été terminé (Lisbonne, 1932-1937, 10 fasc. in-4°), ni la *Bibliografia histórica portuguesa* (Lisbonne, 1 vol.).

On complétera ces bibliographies par le dépouillement des revues d'histoire et par les périodiques suivants :

*Boletim de Bibliografia portuguesa.* Lisbonne, depuis 1935 (dépôt légal).

*Boletim Internacional de Bibliografia Luso-Brasileira.* Lisbonne, Fondation Calouste Gulbenkian, trimestriel, depuis 1960.

*Livros de Portugal.* Lisbonne, depuis 1941 (edité par les libraires portugaises).

## 3. Bibliographies particulières

### A) Sur l'Empire

*Catálogo Bibliográfico da Agência Geral das Colónias*, Lisbonne, 1943, 305 pp., donne la liste de tous les ouvrages et opuscules publiés par l'Agence dans ses différentes collections. A compléter pour les années postérieures à 1943 par le « *Preçário* » des publications de l'Agence.

Agência Geral do Ultramar. *Catálogo das Publicações*, Lisbonne; *Didascálico*, 1965, 224 pp.; *Onomástico*, 1966, 249 pp.

FONTOURA DA COSTA, A. *Bibliografia náutica portuguesa até 1700*, Lisbonne, 1940, 160 pp. in-8°.

CANTO, Dr. E. do. *Bibliografia Açoreana*, 2 vols. in-8°. Vol. I, Açores (1890), 355 pp.; Vol. II, Ponta Delgada (1900), 346 pp.

IDEM. *Inventário dos Livros, Jornais, Manuscriptos e Mappas do ... legados à Biblioteca Pública de Ponta Delgada*, Evora, 1905.



CALLENDER, G.A.R. *A bibliography of Naval History*, Londres, 1924-1925, 2 vols. (*Leaflets of the Historical Association*).

WOODBRIDGE, H.C. *A tentative bibliography of Portuguese nautical dictionaries, glossaries and word lists (16th-20th centuries)*, dans *Mariner's Miror*, 53, vol. 39, pp. 283-288.

CIDADE, H. *Alguns aspectos da moderna historiografia estrangeira sobre a expansão ultramarina portuguesa*, dans *Academia Internacional de Cultura Portuguesa*, n° 2, 1966, pp. 109-145.

ANGLIN, J.H. *Livros estrangeiros sobre as Ilhas dos Açores*, dans *Colóquio*, n° 41, décembre 1966, pp. 42-44.

CUVELIER, Mgr J. *Note sur la documentation de l'Histoire du Congo*, dans *Bulletin de l'Institut Royal Colonial Belge*, t. XXIV (Bruxelles, 1953).

WORK, M.N. *A Bibliography of the Negro in Africa and America*, New York, 1928, XXII + 698 pp. in-8°.

ROSS, F.A., and KENNEDY, L.V. *A Bibliography of Negro Migration*, New York, 1934, 251 pp. in-8°.

BORCHARDT, Paul, *Bibliographie de l'Angola* (1500-1910), dans *Indice do Boletim Geral das Colónias*, n$^{os}$ 1 à 200, Lisbonne, 1942, 630 pp. in-8°.

### B) Sur le Brésil

SIMÕES DOS REIS, António, *Bibliografia das bibliografias*, Rio de Janeiro, 1942, VIII + 186 pp. in-8°.

RODRIGUES, J.C. *Biblioteca Brasiliense : Catálogo anotado dos livros sobre o Brasil.* Parte I : *Descobrimento da América : Brasil colonial* 1942-1822, Rio de Janeiro, 1907, VI + 680 pp.

BLAKE, A.V.A. Sacramento. *Diccionario bibliografico brasileiro*, 7 vols., Rio, 1883.

GARRAUX, A.L. *Bibliographie brésilienne : Catalogue des ouvrages français et latins relatifs au Brésil.* 1500-1870, Paris, 400 pp. in-4°.

ROEDERS, G. *Bibliographie franco-brésilienne* 1551-1957, Rio, 1960, 260 pp.

BRINCHES, V.M.F. *Dicionário bibliográfico luso-brasileiro*, Rio, 1965.

LACOMBE, A.J. *Introdução ao estudo da história do Brasil*, São Paulo, 1973, 208 pp.; Brasiliana 349.

MORAES, R.B. de. *Bibliografia brasiliana. A bibliographical essay on rare books about Brazil published from 1504 to 1900 and works of Brazilian authors published abroad before the Independance of Brazil in 1822*, 2 vols., Rio-Amsterdam, 1958, 427 et 448 pp.

IDEM. *Bibliografia brasileira do periodo colonial*, São Paulo, 1969, 437 pp.

SODRE, N. W. *O que se deve ler para conhecer o Brasil*, 2e édition, Rio, 1960, 388 pp.

*Bibliografia de História do Brasil*, Comissão de Estudo dos Textos da História do Brasil, Rio, 1962, 353 pp.

RODRIGUES, J. H. *Teoria da História do Brasil*, 2 vols., São Paulo, 1957.

IDEM. *Historiografia del Brasil, siglo XVI y siglo XVII*, México, 1957, 200 pp.

IDEM. *Visitantes do Brasil no século XVII*, dans *Revista de História*, nº 37, 1959, pp. 155-165.

LISANTI, L. *La storiografia brasiliana fra il XIX e il XX secolo*, dans *Revista Storica Italiana*, septembre 1965.

*Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (XXII). Curitiba, 1971. Mesa redonda por ocasião da ...*, dans *Revista de História*, nº 88, oct-déc. 1971, pp. 353-515.

BERGER, P. *Bibliografia do Rio de Janeiro de viajantes e autores estrangeiros* 1531-1900, Rio, 1966, XIII + 326 pp.

ESQUENAZI MAYO, R., et MEYER, M. C. *Latin American Scholarship since World War II. Brazil: The Colonial Period.*

On complètera par les périodiques suivants:

*Boletim Bibliográfico da Livraria J. Leite e Cia.* Rio de Janeiro.

*Boletim Bibliográfico Brasileiro.* Rio, depuis 1953, bimestriel (Publication des libraires brésiliens).

*Boletim Bibliográfico.* Rio (ouvrages entré à la BN de Rio).

*Bibliografia Brasileira.* Rio, annuel.

*Bibliografia de História do Brasil.* Rio (Edité par l'Itamarati).

*Revista Interamericana de Bibliografia.* Washington (Mass.) et Gainesville (Floride), depuis 1936.

1. Sur le Brésil hollandais un ouvrage dispense des précédents (Asher, Canstatt et Tiele):

RODRIGUES, J. H. *Historiografia do Domínio Holandês no Brasil*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1949, 489 pp + 29 est. in-4º.

Y ajouter:

HORCH, R. E., *Bibliografia do domínio holandês no Brasil*, dans *Rev. do Inst. de Est. Brasileiros*, 2, 1967, pp. 155-169.



2. En France on utilisera avec profit les instruments suivants:

COUTINHO, B. X. C. *Bibliographie franco-portugaise*, Porto, 1939, 410 pp. BN Paris, 3º Q 2623.

*Catalogue de l'histoire d'Espagne et de Portugal*, BN Paris, Départ. des Imprimés, Salle de Bibliographie: Histoire 730, Mss. in-4º (Pour le Portugal: 127 pp.).

Cf. le fichier spécial Espagne et Portugal de la BN, Salle de Bibliographie.

3. Aux U. S. A. on utilisera:

PHILLIPS, P. Lee. *A list of Books relating to Brasil in the Library of Congress*, Washington, 1901, 145 pp.

HOLMES (Ruth E. V. *Bibliographical and Historical description of the rarest books in the Oliveira Lima Collection at the Catholic University of America*, Washington, 1927, VI + 367 pp. in-16º.

MONIZ, J. A. *Catalogue de la bibliothèque de M. Fernando Palha*, déjà cité.

WELSH, D. V. *A Catalogue of the William B. Greenlee Collection in the Newberry Library*, Chicago, 1953, VIII + 342 pp. CR, *Revista de História*, São Paulo, 1974, nº 97.

## II. HISTOIRES GENERALES

## 1. Portugal et Empire en général

### A) Histoires du Portugal

Voir les diverses collections publiées par la Fondation Calouste Gulbenkian et en particulier son Centre Culturel Portugais de Paris. Nous retiendrons seulement:

DAMIÃO PERES. *História de Portugal*, 8 vols., Barcelos, 1929-1935.

BOTTINEAU, Yves. *Le Portugal et sa vocation maritime. Histoire et Civilisation d'une Nation*, Paris, 1977, 453 pp.

BOURDON, A. A. *Histoire du Portugal*, Paris, 1970, 128 pp.

MARQUES, A. de Oliveira. *História de Portugal*, 2 vols., Lisbonne, 1972-1973. Traduction anglaise: Columbia, 1972. Traduction française: Paris, 1978.

SERRÃO, Joel. *Dicionário de História de Portugal*, 4 vols., Lisbonne, 1961-1971.

AFONSO, A. Martins, *História da civilização portuguesa*, 3e éd., Porto, s. d., 465 pp.

MELO, Mário. *Introdução à História de Portugal à luz duma nova ciência*, Lisbonne, 1969, 208 pp.

FORTUNATO DE ALMEIDA. *História de Portugal*, 6 vols., Coïmbre, 1922-1931.

SCHAEFFER, J. de. *História de Portugal*, traduit de l'allemand par J. P. de Sampaio, Porto, 1893-1926, 7 vols. Cf. aussi l'adaptation en français de J. de Marles, Paris, 1840, in-16°, III + 288 pp. BN Paris : 8° Oq 65.

MARTINS, Oliveira. *História de Portugal*, 2e éd., 2 vols., Lisbonne, 1927.

LIVERMORE, H. V. *A History of Portugal*, Cambridge, 1947, 502 pp. in-8°.

IDEM. *A New History of Portugal*, Londres, 1966, 378 pp.

NOWELL, C. E. *Histoire du Portugal*, Paris, Payot, 1954, 303 pp. in-8°. Traduit de l'ouvrage américain. BN Paris : 8° Oq 209.

On y ajoutera un récit de l'époque :

ERICEIRA. *História de Portugal Restaurado*, par D. Luís de Menezes, Conde de ..., Lisbonne, première édition : 1679-1698; dernière édition : 1943 (4 vols.).

On lira l'exposé brillant de :

SÉRGIO, António. *História de Portugal*, Barcelos, 1929, 190 pp. in-8°.

celui de :

OLIVEIRA FRANÇA, E. d'. *Portugal na época da Restauração*, São Paulo, 1951, 428 pp.

et une étude consacrée à notre période avec :

REBELLO DA SILVA, *História de Portugal nos séculos XVII-XVIII*, 5 vols., Lisbonne, 1860-1871.

y ajouter :

SERRÃO, J. V. *Documentos inéditos para a história do reinado de D. Sebastião*, dans *Bol. Bibl. Univ. Coimbra, vol. XXIV*, Coïmbre, 1958, 135 pp.

IDEM. *D. António Prior do Crato*, vol. I (1580-1582), Coïmbre, 1956, LXVII + 700 pp.



IDEM. *Uma relação do reino de Portugal em 1684*, dans *Bol. Univ. Coimbra*, vol. XXV, pp. 65-170.

VIDAGO, J. *Unidos sim, sujeitos não. Ensaio sobre a independência e continuidade de Portugal durante a dinastia dos Filipes, 1580-1640*, dans *Ocidente*, LVV, n° 338, juin 1966, pp. 240-259.

PARRY, F. *Relação da revolução palaciana de Portugal em 1668*, dans *Ocidente*, LIII (Suplément), pp. 1-16.

L'*Arte de Furtar*, attribuée parfois, à tort, au Père António Vieira, n'a eu que de mauvaises éditions, par exemple celle de la Livraria Peninsular, Lisbonne, 1937, 400 pp.

## B) Expansion Portugaise

MARTINS, Oliveira. *Portugal nos mares*, vols. I et II, XVI + 215 et 272 pp. in-16°, Lisbonne, 1924.

KELLER, A. G., *Colonization*, Boston, 1908, XII + 632 pp. in-8°.

LANNOY, Ch. de, et VAN DER LINDEN. *Histoire de l'expansion coloniale des peuples européens*, t. I : *Portugal et Espagne*, Bruxelles, 1907, 451 pp. in-8° + 4 cartes. BN Paris : 8° G 8573.

LEROY BEAULIEU, Paul. *De la colonisation chez les peuples modernes*, t. I, Paris, 1902 (5e éd.), XXV + 538 pp. in-8°.

*História da Expansão Portuguesa no Mundo*, 3 vols., Lisbonne, 1937-1942, in-4°.

GODECHOT, J. *Histoire de l'Atlantique*, Bordas, 1947, 364 pp. in-8° + 25 gravures.

RIBEIRO, Orlando. *Aspectos e problemas da expansão portuguesa*, Lisbonne, 1962, 213 pp.

On y ajoutera les articles suivants :

CORTESÃO, Jaime. *L'expansion des Portugais dans l'histoire de la civilisation*, Bruxelles, 1930, 79 pp. in-8°. BN Paris : 8° Oy 505.

GIACCARDI, Alberto, et CATTAN, Selim. *La colonizzazione spagnola e portoghese nei secoli XVI e XVII secondo i documenti dei diplomatici veneziani*, dans *O Instituto*, t. 85 (Coïmbre, 1933), pp. 228-246.

GONNARD, René. *L'épopée portugaise et l'abbé Raynal*, dans *Revue d'hist. écon. et soc.*, vol. XXVII (1948), n° 1, pp. 14-25.

PAPY, Louis. *L'Empire Portugais à son apogée d'après la « Cosmographia » d'Alphonse de Saintonge. 1544*, dans *Biblos* (1928), pp. 123-142.

On y ajoutera aussi les collections suivantes :

*Congresso (Primeiro) da história da expansão portuguesa no mundo,* 10 vols. in-4º, Agência Geral das Colónias, Lisbonne, 1938.

*Congresso do Mundo Português,* 19 vols. in-4º, Imprensa Nacional, Lisbonne, 1940.

*Collecção de notícias para a história e geografia das nações ultramarinas que vivem nos domínios portugueses,* 7 vols. in-4º, Lisbonne, 1812-1856.

Quelques travaux importants et récents doivent être signalés :

ASSUMPÇÃO, Beckert d'. *A expansão portuguesa à luz da psicologia social,* dans *Ultramar,* V, nº 3, janvier-mars 1965, pp. 7-27.

BOXER, Ch. R. *Portuguese Society in the Tropics. The Municipal Councils of Goa, Macao, Bahia and Luanda. 1510-1800,* Madison, 1965, 240 pp.

IDEM. *The Portuguese Seaborne Empire. 1415-1825,* Londres, 1973, XXVI + 426 pp.

IDEM. *Four centuries of Portuguese Expansion. 1415-1825. A succinct survey,* Johannesburg, 1965, 102 pp.

CANTEL, R. *Prophétisme et messianisme dans l'œuvre d'António Vieira,* Paris, 1960.

CIDADE, H. *A literatura portuguesa e a expansão ultramarina,* 2 vols., Coïmbre, 1964.

GODINHO, V. Magalhães. *L'économie de l'empire portugais aux XVe et XVIe siècles,* Paris, 1969, 857 pp.

IDEM. *Os descobrimentos e a economia mundial,* 2 vols., Lisbonne, 1963-1965. Le second de ces ouvrages est la traduction du premier (thèse de doctorat ès lettres de l'Université de Paris), mais avec un supplément qui recouvre notre période. Nouvelle édition, 3 vols., 1983. Dans l'œuvre considérable de cet auteur on prendra encore :

GODINHO, V. Magalhães. *Ensaios,* tomes 1, 2, 3, Lisbonne, 1967, 1968 et 1971; nouvelle édition du tome 2 : Lisbonne, 1978.

IDEM. *Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa,* 3e éd. Lisbonne, 1977.

PERES, Damião. [*Colectânea de Estudos em honra do Professor Doutor Damião Peres*], Academia Portuguesa da História, Lisbonne, 1974, 560 pp.

PAULA, S. de. *Aspectos negativos da colonização portuguesa,* São Paulo, 1971.



### c) Aspects économiques

AZEVEDO, J. Lúcio de. *Épocas de Portugal económico,* Lisbonne, 1929 (2e éd., 1947), 478 pp. (fondamental).

FREIRE, Célia. *Aspectos demográficos em Portugal (séculos XV e XVI),* dans *Historica,* 2, mai-août 1972, pp. 23-49.

MAURO, F. *Etudes économiques sur l'expansion portugaise. 1500-1900,* Paris, 1970, 284 pp.

IDEM. *Des produits et des hommes,* Paris, 1972, 174 pp.

IDEM. *Nova história e novo mundo,* São Paulo, 3e éd., 1973, 286 pp.

IDEM. *Do Brasil à América,* São Paulo, 1975, 245 pp.

IDEM. *Portugal,* dans WILSON, Ch., et PARKER, Ge. *An Introduction to the Sources of European Economic History. 1500-1800,* Londres, 1977, vol. I, pp. 63-80 (avec la collaboration de Ge. Parker).

SILVA, José Gentil da. *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1597 et 1607. Lettres marchandes des Rodriguez d'Evora et Veiga,* Paris, 1956, 445 pp.

IDEM. *Marchandises et finances, lettres de Lisbonne. 1563-1578,* vols. II et III, Paris, 1959 et 1961.

RAU, Virgínia. *Estudos de História Económica,* Lisbonne, 1961, in-16º.

SILBERT, Albert. *Le Portugal Méditerranéen à la fin de l'Ancien Régime,* 2 vols., Paris, 1966.

ALMEIDA D'EÇA, Vicente M. M. C. *Normas económicas da colonização Portuguesa até 1808,* Coïmbre, 1921, 161 pp. in-8º.

SAMPAIO, A. *Estudos históricos e económicos,* 2 vols., Porto, 1923, 595 et 263 pp. in-8º (très général).

GODINHO, V. Magalhães. *Création et dynamisme du monde atlantique,* dans *Annales E.S.C.* (janvier-mars 1950), pp. 32-36.

HOBSBAWM, E. J. *The crisis of the 17th century,* dans *Past and Present,* London (mai-nov. 1954), pp. 33-53 et 44-65.

CORTESÃO, Jaime. *Teoria geral dos descobrimentos portugueses. A Geografia e a Economia da Restauração,* Lisbonne, 1948, 81 pp. in-16º.

SERRÃO, Joel. *Em torno das condições económicas de 1640,* dans *Vértice,* Coïmbre, 1952, 40 pp.

Sur la pensée économique portugaise :

HAMILTON, Earl J. *The role of Monopoly in the overseas expansion and colonial trade of Europe before 1800,* dans *Am. Econ. Review Proceedings,* vol. 38, nº 2 (mai 1948).

GONNARD, René. *La conquête portugaise. Découvreurs et économistes*, Paris, 1947, 163 pp. in-16°.

MAGALHÃES, J. Calvet de. *História do pensamento económico em Portugal*, t. I: *Da Idade Média ao Mercantilismo*, Coïmbre, 1967, 536 pp.

AMZALAK, M.B. *Anciens économistes portugais*, Lisbonne, Institut Français au Portugal, 1940, 27 pp. in-8°, et les travaux qu'il cite.

IDEM. *Do Estudo e da Evolução das doutrinas económicas em Portugal*, dans *Revista do Instituto Superior de Comércio de Lisboa*, Ano XI, (avril 1928). Separata de 277 pp. in-8°.

IDEM. *Trois précurseurs portugais*, Paris, Sirey, 1930, 128 pp. in-8° (consacré à Santarém, S. de Freitas et José da Veiga).

IDEM. *O pensamento económico de L. Mendes de Vasconcelos*, Lisbonne, 1932, 19 pp. in-8°.

IDEM. *L. Mendes de Vasconcelos e o seu livro «Do Sitio de Lisboa»*, Lisbonne, 1932, 30 pp. in-8°.

SÉRGIO, A. *Antologia dos Economistas Portugueses*, Lisbonne, 1924, LII + 392 pp. in-8°.

On ajoutera au livre d'A. Sérgio la publication des œuvres de Duarte GOMES SOLIS, *Discursos sobre los commercios de las dos Indias donde se tratan materias importantes de Estado y Guerra* (1622). Ed. par M.B. Amzalak dans *Anais do Instituto Superior de Ciências Económicas*, 1943, et *Alegacion en favor de la compañia de la India Oriental, comercios ultramarinos que, de nuevo, se instituyo en el reyno de Portugal* (1628). Ed. par M.B. Amzalak, Lisbonne, 1955, 215 pp.

BOURDON, Léon. *Mémoires inédits de Duarte Gomes Solis* (déc. 1621), Lisbonne, 1955.

Voir aussi SERRÃO, J.V. *Viagens em Portugal de Manuel Severim de Faria. 1604-1609-1625*, Lisbonne, 1974, 155 pp.

## D) Législation et institutions

En 1595, Philippe I[er] entreprend l'incorporation aux «Ordonnances Manuelines» des «lois extravagantes» promulguées depuis. Cette codification (Ordonnances Philippines) est terminée en 1603. Cf.:

COELHO DA ROCHA. *Ensaio sobre a história do governo e da legislação de Portugal*, Coïmbre, 1943, XVI + 258 pp. in-8°.

ALMEIDA, Fortunato de. *História das Instituições em Portugal*, Coïmbre, s.d., 298 pp. in-8°.

Cf. aussi les volumes III et V de l'*Histoire de Portugal* de Fortunato de Almeida et volumes IV et V de celle de Rebello da Silva.



Pratiquement on aura recours à:

*Collecção de Legislação Antiga e Moderna do Reino de Portugal* (1816-1832). C'est une autre édition de:

*Leis e Provisões que El Rei D. Sebastião Nosso Senhor fez depois que começou a governar* (2[e] vol.: *Collecção chronologica de varias leis*...), Coïmbre, 1816-1819, 2 vols. in-8°, XL + 270 et VIII + 264 pp. et un Supplément: Coïmbre, 23 pp. in-8°.

*Collecção Chronologica de Legislação Portuguesa*, compilada e anotada por J.J. de ANDRADE E SILVA, vols. I-VIII, 1603 à 1674.

MANESCAL, António. *Système ou Collecção dos regimentos reais* (1718-1724), Lisbonne, 730 et 750 pp. in-4°, 2[e] éd. (1783-1791), par Coelho e Sousa: 6 vols. in-4°.

*Collecção Chronologica das Leis extravagantes posteriores à nova compilação das ordenações do reino publicadas em 1603* (1603-1761), compilada por J.I. FREITAS, 7 vols., Coïmbre, 1819-1833. Le dernier volume est un index chronologique.

*Legislação antiga*, dans *Boletim do Conselho Ultramarino*, vol. I (1446-1754), Lisbonne, 1867, 454 pp.

## E) Société

AZEVEDO, J.L. de. *História dos Cristãos Novos portugueses*, Lisbonne, 1921, X + 519 pp. in-8°.

IDEM. *Os Jesuítas e a Inquisição em conflito no século XVII*, dans *Boletim da Segunda Classe da Academia das Ciências de Lisboa*, vol. V (1915-1916), Coïmbre, 1917, pp. 319-345.

CASTELO BRANCO, Fernando. *Lisboa Seiscentista*, Lisbonne, 1956, 420 pp.

MENDES DOS REMÉDIOS, *Os Judeus portugueses perante a Legislação inquisitorial*, dans *Biblos*, t. I, pp. 507-548.

IDEM. *A dispersão*, dans *Biblos*, t. II, n[os] 8 et 9, pp. 429-484.

IDEM. *Os Judeus Portugueses sob o domínio dos Felipes*, dans *Biblos*, t. II, pp. 1-48.

PAULO, Amílcar. *Os Cristãos-Novos no Porto*, dans *Bol. Bibl. Pública Municipal*, Matosinhos, n° 8, pp. 111-119.

REVAH, I.S. *Une famille de «nouveaux chrétiens»: les Bocarro Frances*, dans *Revue des Etudes Juives*, Nouvelle série, tome XVI [CXVI] (janvier-décembre 1957), pp. 73-87.

SARAIVA, A. *A Inquisição Portuguesa*, Lisbonne, 1957 (Coll. «*Saber*»).

On se reportera aussi aux témoignages du temps :

SEVERIM DE FARIA, M. *Noticias de Portugal*, Lisbonne, 1655, in-4° (deuxième édition : 1740, 22 + 466 pp. in-4°).

OLIVEIRA, Nicolau de. *Livro das grandezas de Lisboa*, Lisbonne, 1620, XIV + 186 ff. in-4°; rééd. : Lisbonne, 1804, XVI + 373 pp.

Et sur Porto :

DIAS, Francisco. *Memórias Quinhentistas dum Procurador del Rey no Porto*, Porto, 1937, XVI + 240 pp. (Publicações da Câmara Municipal do Porto : *Documentos e Memórias para a História do Porto*, vol. IV). Avec bibliographie.

*O Porto na Restauração. Subsídios para a sua história*, tome I, *1640-1644*, Porto, 1941, XI + 191 pp. (Même collection, vol. VIII).

*O Porto Seiscentista. Subsídios para a sua história*, Porto, 1943, XL + 201 pp. (Même collection, vol. X).

## 2. Madère et Açores

Peu de travaux communs aux deux archipels :

DUNCAN, B. T. *Atlantic Islands in 17th century. Commerce and Navigation*, Chicago, 1972 (important).

FRUCTUOSO, Gaspar. *Saudades da Terra*, Livre I (Madère), Funchal, 1873, 920 pp. Pour les livres III et IV (Açores) : *Tipo do Diário dos Açores*, Ponta Delgada, 4 vols., in-8°, 1922-1931 (nouvelle édition par Damião Peres).

Cf. RODRIGUES, R. *Indice alfabético dos principais assuntos e curiosidades históricas do livro 3.° das « Saudades da Terra » de Gaspar Fructuoso*, dans *Insulana*, vol. XIII, pp. 128-135.

PEREIRA, P. Ed. Cl. Nunes. *Piratas e corsários nas Ilhas Adjacentes*, Funchal, 4e éd., 1975, 309 pp.

CABRAL DO NASCIMENTO. *Gente das Ilhas nas guerras da Restauração*, dans *Anais da Academia Portuguesa da História*, n° 7 (1942), pp. 427-458.

### A) Madère

Un témoignage d'époque nous est fourni par :

LANDI, Conde Giulio. *La descrittione de l'Isola de la Madera*, Plaisance, 1574, 96 pp. in-12°. Exemplaire à la BN Paris : 8° Oy 119. Photocopies au BM Londres et à l'AD Funchal (Bibliothèque).



On consultera aussi :

*Arquivo Histórico da Madeira*, in-8°, depuis 1931 (irrégulier) (4 numéros par an).

SILVA, Padre Fernando Augusto, et AZEVEDO DE MENEZES, Carlos. *Elucidário Madeirense*, 3 vols., 2e éd., Funchal, 1945 (sous forme d'un dictionnaire).

SARMENTO, A. A. *Ensaios históricos da minha terra*, Funchal, 1946, 2 vols., 207 et 211 pp.

SILVEIRA, José Cunha da. *Mémoire sur la culture et technologie de la canne à sucre dans l'île de Madère*, dans *Bol. Agência Geral das Colónias*, n° 58, pp. 63-88. (Concerne l'économie actuelle).

FERREIRA, Padre Manuel Juvenal Pita. *O Arquipélago da Madeira terra do Senhor Infante*, Funchal, Junta Geral do Distrito, 1959, XVI + 413 pp.

CABRAL DO NASCIMENTO, João. *Apontamentos de História Insular* (1927).

IDEM. *Documentos para a História das Capitanias da Madeira*, Lisbonne, 1930, 63 pp. in-8°.

SARMENTO, A. *O alevantamento de João IV na Madeira*, dans *Congresso do Mundo Português*, vol. VII, t. II, pp. 187-198.

SILBERT, A. *Un carrefour de l'Atlantique : Madère 1640-1820*, Lisbonne, 1954, 52 pp.

### B) Açores

En général :

*Archivo dos Açores*, Ponta Delgada, 1878-1892, 12 vols. in-8°.

BOTELHO DE SOUSA, A. *Os Açores, campo estratégico para o ataque ao nosso comércio marítimo nos fins do século XVI*, dans *Insulana*, t. I, n° 4 (Ponta Delgada, 1945), pp. 477-489.

MENDES DA LUZ, F. *Um manuscrito da B.N. de Madrid interessante à história dos Açores no século XVII*, dans *Bol. do Instituto Histórico da Ilha Terceira* (1948), pp. 24-28.

PAIVA BOLEO, Manuel de. *Filologia e História : A emigração açoriana para o Brasil, com documentos inéditos*, dans *Biblos*, t. XX (1944), pp. 405-442.

*Pirataria nos Açores. A viagem do Muito Illustre Gorge, Conde de Cumberland aos Açores*, etc., escrita pelo excelente matemático e engenheiro mestre Eduardo Wright, dans *Insulana*, t. XIX, 1963, pp. 40-79.

AZEVEDO, Julião Soares de. *Duas notas para a História do Comércio. II. Sobre o comércio de La Rochelle com os Açores no século XVII*, dans *Rev. Port. Hist.*, t. III (1945), pp. 209-213.

*Livro da III.ª Semana de Estudos dos Açores. Horta, 1964*, Ponta Delgada, 1965, 346 pp.

Sur Terceira :

DRUMMOND F. F. *Annaes da ilha Terceira*, 3 vols., 1850 sqq. Pour 1570-1670 : p. 155 du vol. I à 170 du vol. II.

AZEVEDO, J. Soares de. *Nota e documentos sobre o comércio de La Rochelle com a Terceira no século XVII*, dans *Bol. do Inst. Hist. da Ilha Terceira*, t. VI (1948), pp. 1-23.

IDEM. *Relações comerciais da Ilha Terceira com o Brasil no século XVII* (Documents extraits de l'Arquivo da Câmara Municipal de Angra), dans *Bol. do Inst. Hist. da Ilha Terceira*, t. IV (1946), pp. 39-64.

MENEZES, Manuel de. *A peste da Ilha Terceiera em 1599*, dans *Bol. do Inst. Hist. da Ilha Terceira*, t. IV (1946), pp. 1-29.

SENNA FREITAS, Bernardino José de. *Memória histórica sobre o intentado descobrimento de uma supposta ilha ao Norte de Terceira nos anos de 1649 e 1770*, Lisbonne, 1845, 107 pp. in-8°.

Sur les autres îles :

FARIA E MAIA, F. de A. M. de. *Subsídios para a história de São Miguel. Capitães dos Donatários (1439-1766)*, São Miguel, 1942.

MONTEIRO VELHO ARRUDA, Manuel. *Incursões de Argelinos na ilha de Santa Maria dos Açores no século XVII (1617-1675)*, dans *Congresso do Mundo Português*, vol. VII, t. II, pp. 383-392.

AVELAR, J. C. de Silveira. *Apontamentos históricos sobre a ilha de São Jorge (1439-1732)*, 4 vol. ms. (1884-1894), édités en 1 vol. : *Ilha de São Jorge (Açores) : Apontamentos para a sua história*, Horta, 1902, 457 pp. in-8°.

MACEDO, A. L. de Silveira, *História das 4 ilhas que formam o districto da Horta*, 3 vols., Horta, 1871.

FERREIRA DE SERPA, António. *Uma colónia francesa na ilha de Faial no século XVII*, dans *Anais da Acad. Port. da História*, t. 9 (1945), pp. 209-231.



## 3. Afrique

### A) Relations avec le Maroc Portugais

RICARD, R. et autres. *Sources Inédites de l'Histoire du Maroc*, Paris, 1948-1953.

RICARD, R. *Etudes sur l'Histoire des Portugais au Maroc*, Coïmbre, 1955, 495 pp.

GOULVEN, J. *La place de Mazagan sous la domination portugaise. 1502-1769*, Paris, 245 pp. in-8°. BN Paris : 8° OSj 340.

FARINHA, António Dias. *História de Mazagão durante o período filipino*, dans *Studia*, n° 26, avril 1969, pp. 179-346 et n° 27-28, août-décembre 1969, pp. 281-424.

RICARD, R. *Un document portugais sur la place de Mazagan au début du XVII^e siècle*, Paris, 1932, 81 pp. in-4°. BN Paris : 4° Oj 704 et 4° Q 2226.

IDEM. *Mazagan et le Maroc sous le règne du Sultan Moulay Zidan (1608-1627), d'après le « Discurso » de Gonçalo Coutinho, gouverneur de Mazagan (1629)*, Paris, Geuthner, 1956, 190 pp. (Publication de la Section Historique du Maroc).

### B) Colonies portugaises de l'Afrique occidentale et centrale

1. Ouvrages concernant le XVII^e siècle :

*Os Portugueses em Africa*, Publication *da 4.ª secção* du *Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo*. Lisbonne, 1938, 3 vols., 394, 299 et 255 pp.

CORDEIRO, L. *Obras Completas*, 3 vols. in-8°, Lisbonne, 1935.

2. Ouvrages communs au Brésil et à l'Angola :

Un texte :

ABREU DE BRITO, Domingos de. *Um inquérito à vida administrativa e económica de Angola e do Brasil em fins do século XVI* (d'après un ms. de la BN de Lisbonne), Coïmbre, 1931, XIX + 97 pp. in-8°.

Une étude fondamentale :

BOXER, Ch. R. *Salvador de Sá and the struggle for Brazil and Angola (1602-1686)*, Londres, 1952, 451 pp. in-8°. Réimpression et mise à jour bibliographique : Westport, 1975.

3. Ouvrages sur Angola :

En dehors de l'ouvrage d'Albuquerque Felner déjà cité, et parmi les Histoires de l'Angola :

DELGADO, Ralph. *História de Angola,* 2 vols., Lisbonne, 1948, est la plus récente.

CUVELIER, Mgr. *L'ancien royaume de Congo,* Bruxelles, 1946.

SILVA REGO, Padre A. da. *A dupla restauração de Angola,* Lisbonne, 1948, 274 pp. in-8°.

Mais on se reportera surtout aux textes assez nombreux :

CADORNEGA, António de Oliveira de. *História geral das guerras angolanas* (1681), ms. de la BN de Paris (édité par Manuel Alves da Cunha, 3 vols. in-8°, Lisbonne, 1942). Tome III : description de l'Angola, XI + 514 pp., avec planches hors texte.

SOUSA DIAS, Gastão. *Relações de Angola,* ms. de la BN de Paris, éd. à Coïmbre, 1934, 259 pp. in-8°.

PAIVA Manso, Vicomte de. *História do Congo,* Lisbonne, 1877, 369 pp. in-8° (recueil de textes).

GATTINA, M. A., et CARLI, D. de. *Voyage to Kongo, in 1666 and 1667* (trad. de l'italien), dans *Churchill's Voyages,* t. III, Londres, 1744-1746.

LOPEZ, D., et PIGAFETTA, F. *Relação do reino do Congo e das terras circunvizinhas* (vers 1588). Ed. fac-simile, Lisbonne, 1949, 83 pp. in-8° et planches.

Parmi les publications plus récentes citons :

BALANDIER, Georges. *La vie quotidienne au royaume de Kongo, du XVI^e au XVIII^e siècle,* Paris, 1965, 927 pp.

BIRMINGHAM, David. *Trade and conflict in Angola. The Mbundu and their neighbours under the influence of the Portuguese 1483-1790,* Oxford Clarendon Press, 1966; Oxford Studies in African Affairs.

BRASIO, Padre António. *As Misericórdias de Angola,* dans *Studia,* n° 4, juillet 1959, pp. 106-149.

IDEM. *Monumenta Missionaria Africana,* Lisbonne, première série, 7 vols. 1952-1956; deuxième série, 1 vol., 1958.

IDEM. *Angola,* I^er vol. : *1596-1867,* Louvain, 1966, 752 pp.

CHILCOTE, R. H. *Proteest and Resistance in Angola and Brazil,* Berkeley, 1972, 317 pp.

*Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na Africa Central. 1497-1840,* Lisbonne, 2 vols. 1963.



DUFFY, James. *Portuguese Africa,* Harvard, 1959.

*História do Reino do Congo.* Préface et notes d'A. Brásio, dans *Studia,* n° 27-28, août-décembre 1969, pp. 425-510.

JADIN, L. *Le clergé séculier et les capucins du Congo et d'Angola aux XVI^e et XVII^e siècles,* dans *Bul. de l'Institut Historique Belge de Rome,* XXXVI, 1964, pp. 185-483.

IDEM. *Aperçu de l'histoire du royaume du Congo. 1482-1718,* dans *Bul. de la Faculté des Lettres de Strasbourg,* XLII, n° 6, mai 1964, pp. 307-324.

IDEM. *L'Afrique et Rome depuis l'époque des Découvertes jusqu'au XVII^e siècle,* dans *Congrès International des Sciences Historiques,* 1965, t. II, pp. 33-69.

MORAIS, E., et MATOSO, A. G., *História dos Portugueses em Angola,* Luanda, 1958, 79 pp.

PIAZZA, C. *La prefettura apostolica del Congo alla metà del XVII Secolo,* Milan, 1976, IV + 372 pp.

RANDLES, W. G. L. *L'Ancien Royaume du Congo des origines à la fin du XIX^e siècle,* Paris, 1969, 275 pp.

IDEM. *L'image du Sud-Est Africain dans la littérature européenne au XVI^e siècle,* Lisbonne, 1959, 240 pp.

SILVA REGO, Padre A. da. *A reconquista de Luanda em 1648 e alguns problemas por ela suscitados,* Lisbonne, 1964.

SOUSA DIAS, G. de. *Os Portugueses em Angola,* Lisbonne, 1959, 329 pp.

## c) Mina, Guinée, Cap Vert

1. Les textes :

ALVARES D'ALMADA, André. *Tratado breve dos rios de Guiné de Cabo Verde* (1594). Publié par Diogo Kopke, Porto, 1841; réédité par Luís Silveira, Lisbonne, 1946, XI + 107 pp. in-8°.

Cf. SANTARÉM, Vicomte de. *Notice sur André Alvares d'Almada et sa description de la Guinée* (avec carte), Paris, 1842, in-4°, et dans *Opúsculos e Esparsos,* t. II, Lisbonne, 1940, pp. 39-78.

BARBOT, J. *A description of the coast of North and South Guinea written for the most part in 1682,* dans *Churchill's Voyages,* vol. V, 3^e éd., Londres, 1744-1746.

COELHO, V. F. d'A. *Descrição da Costa da Guiné desde Cabo Verde athe à Serra Leoa com todas as ilhas e rios que os brancos navegam,* datada de 1669, e correntemente atribuída a Francisco de Azevedo Coelho. Publié par Damião Peres

dans *Duas descrições seiscentistas da Guiné de Francisco de Lemos Coelho* (Lisbonne, Academeia Portuguesa da História, 1953, XXXI + 283 pp. in-8°), pp. 1-88.

A la suite :

*Descripção da Costa de Guiné e Situação de todos os Portos e Rios della e Roteyro para se Poderem Navegar todos seus Rios.* Feito pello Capitam Francisco de Lemos em Sam Thiago de Cabo Verde no anno de 1684 (pp. 89-250).

ELBÉE. *Journal de voyage du sieur d'Elbée dans la Coste de Guinée*, Paris, 1671, in-12°. BN Paris : 8° L $h^8$ I. *Suite du Jour -nal* ..., in-12°, s.l.n.d., pp. 495-558. BN Paris : 8° $LQ^6$ 674.

BLOME, Richard. *View of the English acquisitions in Guinea and the East Indies*, Londres, 1636, in-12°.

*The Golden Coast : A description of Guinney*, Londres, 1655.

DAPPER, O. *Description de l'Afrique.* Trad. du flamand, Amsterdam, 1686, VI + 534 pp. in-fol., table, front. BN Paris : $0^3$ n 12.

BOSMAN, W. *A new and accurate description of the coast of Guinea*..., 2e éd., Londres, 1721, VIII + 456 pp. in-8°, table, planche. Cette édition anglaise (BN Paris : $0^3$ n 9) à l'avantage de posséder une bonne carte qui ne se trouve pas dans l'édition originale hollandaise (BN Paris : $0^3$ n 7) ni dans l'édition française (*Voyage de Guinée*) à laquelle nous renvoyons dans nos notes (BN Paris : $0^3$ n 8) Utrecht, 1705, XVI + 520 pp. in-8° et planche.

*Peregrinação de André de Faro à terra dos Gentios*, Lisbonne, 1945, 124 pp. in-8°.

Se référer aussi à :

BOULÈGUE, Jean. *Relation de Francisco d'Andrade sur les îles du Cap Vert et la Côte Occidentale d'Afrique. 1582*, dans *Bulletin de l'IFAN*, XXIX, nos 1-2, janvier-février 1967, pp. 67-86.

FARIA, Francisco Leite de. *Relação do Porto de Rio Senegal feita por João Baptista Lavanha*, dans *Bol. Cult. Guiné Portuguesa*, vol. XIV, pp. 359-379.

2. Les travaux :

BARCELOS, Senna. *Subsídios para a história da Guiné e Cabo Verde.* Première et deuxième parties en 1 vols. Lisbonne, 1899, 405 pp. in-4°.

BARRETO, João. *História da Guiné*, Lisbonne, 1938, 454 pp. in-8°.

MACHADO, Carlos Roma. *De onde provinha o ouro que chegava à Costa da Mina ?*, dans *Bol. Soc. Geografia de Lisboa*, Série 62 (9-10), sept-octobre 1944, pp. 601-603.



CHAVES, Luís. *Bronzes de Benin : escultura afro-portuguesa de Benin*, dans *Congresso Comemorativo do Quinto Centenário do Descobrimento da Guiné*, vol. I, 1946, pp. 351-370.

IDEM. *O Preto da Guiné no nosso Folclore*, dans *Ibidem*, vol. II, 1946, pp. 557-571.

BLAKE, J.W. *Europeans beginnings in West Africa (1454-1578)*, Londres, 1937, VIII + 212 pp. in-8°.

IDEM. *English trade with the Portuguese Empire in West Africa, 1581-1629*, dans *Congresso do Mundo Português*, vol. VI, t. I, pp. 313-341.

SILVA, A. A. da. *Apontamentos sobre as populações oeste-africanas segundo os autores portugueses dos séculos XVI e XVII*, dans *Bol. Cult. Guiné Portuguesa*, XVI, pp. 373-406.

3. Ouvrages sur São Tomé :

CASTELO BRANCO, F. *O comércio externo de São Tomé no século XVII*, dans *Studia*, n° 24, août 1968, pp. 73-98.

IDEM. *A navegação da Metrópole para São Tomé nos meados do século XVI*, dans *Studia*, nos 30-31, août-déc. 1970, pp. 71-80.

## 4. Brésil

Une partie importante des ouvrages que nous allons citer appartiennent à trois grandes collections :

*Documentos Brasileiros* (*Doc. Bras.*), Rio-São Paulo, Livraria José Olympio Editora.

*Brasiliana* (*Bras.*), São Paulo, Companhia Editora Nacional.

*Boletim da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo* (*Bol. Fac. Fil.*) (thèses).

### A) Etudes d'ensemble

CORTESÃO, Jaime. *Historia de America*, t. III : *Los Portugueses*, Barcelone-Buenos Ayres, 1947, dans BALLESTEROS y BERETTA. *Historia de America y de los pueblos americanos* (24 tomes en cours de publication).

*História da colonização portuguesa do Brasil*, 3 vols. parus, Porto, 1921. S'arrête au seuil de notre période.

Les histoires du Brésil, dans l'ordre chronologique :

SALVADOR, Frei Vicente do. *História do Brasil* (1627), 3e éd., São Paulo, 1931, XXXVI + 632 pp. + 1 pl. hors texte; 5e éd., 1968 (cf. compte rendu dans *Studia*, août 1968, pp. 150).

ROCHA PITTA, Sebastião de. *História da América Portuguesa*, Lisbonne, 1730; 2e éd., Lisbonne, 1880, XXX + 404 pp et 1 carte hors texte, in-8o.

SOUTHEY, Robert. *History of Brazil*, 2e éd., Londres, 3 vols., 1817-1819. Il existe une traduction brésilienne en 6 vols., Rio, 1862.

HANDELMANN, H. *Geschichte von Brasilien*, Berlin, 1860. Traduction brésilienne : Rio, 1931, LIV + 1006 pp. in-4o.

VARNHAGEN, F.A. de, Barão de Porto Seguro. *História geral do Brazil*, 2 vols., Rio de Janeiro, 1877. Edition récente par R. Garcia, en 5 vols., São Paulo, s.d., in-8o (la première éd. date de 1854-1857).

Parmi les volumes plus modestes, citons celui que l'on trouve le plus facilement dans les librairies brésiliennes :

RIBEIRO, João. *História do Brasil*, Rio de Janeiro, 1953, 450 pp. in-8o.

On ajoutera des ouvrages plus récents ou réédités recémment :

ALDEN, D. (éd.). *Colonial Roots of Modern Brazil*, Univ. of. Californie Press, 1973, XIV + 294 pp.

BRUNO, E. Silva. *História do Brasil, geral e regional*, 7 vols., São Paulo, 1967.

BURNS, E.B. *A History of Brazil*, Columbia University Press, 1970, XIII + 449 pp.

CALMON, P. *Introdução à História do Brasil*, Rio, 1960, 66 pp.

CALOGERAS, J.P. *Formação histórica do Brasil*, São Paulo, 1957, XVIII + 511 pp.

CAPRISTANO DE ABREU, J. *Capitulos de História Colonial. 1500-1800* et *Os Caminhos Antigos e o Povoamento do Brasil*, Brasília, 1963, XIX + 402 pp.

CORTESÃO, J. *História do Brasil nos velhos mapas*, 2 vols., Rio, 1965-1971.

HOLANDA, S. Buarque de. *História Geral da Civilização Brasileira. A época colonial*, 2 vols., São Paulo, 1960.

IDEM. *Raízes do Brasil*, Rio, première éd., 1936; 5e éd. : 1969, XXVI + 155 pp.

IDEM. *Visão de Paraíso*, Rio.

KEITH, H.H., et EDWARDS, S.F. (éd.). *Conflict and Continuity in Brazilian Society*, Univ. of Carolina Press, 1969.

LACOMBE, A. Jacobina. *Resumo de História do Brasil*, São Paulo, 1977, 148 pp. (3e éd. rev.).

MAURO, F. *Histoire du Brésil*, Paris, 2e éd., 1978, 128 pp. Trad. portugaise, São Paulo, 1974.

IDEM. *Le Brésil du XVe à la fin du XVIIIe siècle*, Paris, 1977, 253 pp.

PERES, D. *Estudos de história luso-brasileira*, Lisbonne, 1956, 153 pp.

PRADO, J.F. de Almeida. *O Brasil e o colonialismo europeu*, São Paulo, 1956, 484 pp.

RIVERO, Diego. *Brazil : The Critical Century 1500-1630*, Thèse de PhD en préparation à l'Université de Georgie sous la direction de John Vogt.

SERRÃO, J.V. *Do Brasil filipino ao Brasil de 1640*, São Paulo, 1968, 263 pp.

SODRÉ, N. Werneck. *Formação histórica do Brasil*, Rio, 1962, 417 pp.

SOUZA, B.J. de. *Dicionário da Terra e da Gente do Brasil*, São Paulo, 1939, XIV + 346 pp.

VIANNA, Helio. *História do Brasil*, São Paulo, 5e éd., 385 et 337 pp. en 1 volume.

## B) Histoire économique

FURTADO, Celso. *A economia brasileira*, Rio, 1954, 251 pp. in-8o.

IDEM. *L'économie coloniale brésilienne* (XVIe et XVIIe siècles), Université de Paris, thèse dactylog., 187 pp. Fac. de Droit : Z 1948-87. Repris dans *Formação Económica do Brasil*, Rio, 1959, 291 pp. Trad. française : *La formation économique du Brésil*. Préface de F. Mauro, Paris, 1972, 218 pp. (Les ouvrages de Celso Furtado sont des essais théoriques).

PRADO JUNIOR, Caio, *História Económica do Brasil*, São Paulo, 1945, 318 pp. in-8o.

MELLO FRANCO, A.A. de. *Síntese da História Económica do Brasil*, Rio, 1938, 93 pp. in-8o.

IDEM. *Desenvolvimento da civilização material do Brasil*, Publicações do Serviço do Património Histórico e Artístico Nacional, no 11, 1944, 133 + XXIX pp. in-8o.

SIMONSEN, Roberto, *História económica do Brasil. 1500-1820*, 2 vols., *Bras.* 100 et 100 A, 374 et 371 pp. in-8o.

Y ajouter les ouvrages récents :

BOXER, C.R. *The principal ports of call in the Carreira da India*, dans *Luso-Brazilian Review*, 8/1. Eté 1971, pp. 3-29.

BUESCU, M. *Exercícios de história económica do Brasil*, Rio, 1968, 122 pp.

IDEM. *Brasil. Disparidades de renda no passado. Subsídios para o estudo dos problemas brasileiros*, Rio, 1979, 136 pp.

BUESCU, M., et TAPAJOS, V. *História do desenvolvimento económico do Brasil*, Rio, 2e éd., 1969, 178 pp.

BUESCU, M. *História económica do Brasil. Pesquisas e análises*, Rio, 1970, 285 pp.

IDEM. *Evolução económica do Brasil*, 2e éd., Rio, 1974, 229 pp.

IDEM. *300 anos de inflação*, Rio, 1973, 232 pp.

CHAUNU, P. *Place et rôle du Brésil dans les systèmes de communications et dans les mécanismes de croissance de l'économie du XVIe siècle*, dans *Rev. d'Hist. Econ. et Soc.*, XLVIII, 1970, nº 4, pp. 460-482.

DORNAS Filho, J. *Aspectos da Economia Colonial*, Rio, 1958.

FERREIRA, W. *A Companhia Geral para o Estado do Brasil e sua natureza jurídica*, dans *Rev. Fac. Dir.*, 50, 1955, pp. 87-103. (C'est une compagnie privée mais non une société par actions).

HANSON, Carl A., *Economy and Society in Baroque Portugal. 1668-1703*, PhD, Univ. of New Mexico, 1978. Directeur : Robert Kern.

LAPA, J.R. do Amaral. *A Bahia e a Carreira da India*, Marília, 1966, 345 pp.

IDEM. *O Brasil e a navegação portuguesa para a Ásia : séculos XVI, XVII e XVIII*, dans *Estudos Históricos*, Marília, 7, 1968, pp. 89-173.

IDEM. *Economia Colonial*, São Paulo, 1974, 299 pp.

LIMA, M. Ferreira, *História político-económica e industrial do Brasil*, São Paulo, 1970, 422 pp.

MAURO, F. *Le rôle économique de la fiscalité dans le Brésil colonial (1500-1800)*, dans *Caravelle*, nº 5, 1965, pp. 93-102.

MUSSO, L. J. de Mattos. *Os ciclos económicos do Brasil*, Rio, 1958, 46 pp.

NEME, Mário. *Notas para uma teoria do comércio colonial português*, dans *Anais do Museu Paulista*, XVII, 32 pp.

## c) Histoire sociale

PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*, São Paulo.

VIANA, Oliveira, *Evolução do Povo Brasileiro*, São Paulo, 1923, 275 pp. in-8º, 19 gravures, 1 carte. *Bras.* 10.

LIMA, M. de Oliveira, *The evolution of Brazil compared with that of Spanish and Anglo Saxon America*. Ed. with introd. and notes by Percy A. Martin. Stanford University, California, 1914, 159 pp. in-4º. BN Paris : 4º Px 702.

SCHWARTZ, Stuart. *Sovereignty and Society in Colonial Brazil. The High Court of Bahia and its judges. 1609-1751*, Berkeley, 1973, XXVII + 438 pp. Traduction portugaise, São Paulo, 1979.

SODRE, N.W. *Formação da Sociedade Brasileira*, Rio, 1944, 338 pp. in-8º. *Doc. Bras.* 47.

CALMON, Pedro. *História do Brasil. 1500-1800*, 3 vols., São Paulo, 1939-1943, in-8º. *Bras.* 176.

IDEM. *História social do Brasil*. Tome I : *Espírito da Sociedade Colonial*, 347 pp. in-8º. *Bras.* 40.

FREYRE, Gilberto. *Casa Grande e Senzala*, Rio, 1933, 434 et 780 pp. *Doc. Bras.* (Traduction française : R. BASTIDE, *Maîtres et Esclaves*, Paris, 1952, 550 pp. in-8º; 2e éd. : Paris, 1974, 551 pp.).

IDEM. *Nordeste*, nouvelle éd., Rio, 1951, 267 pp. in-8º. *Doc. Bras.* (Traduction française : J. ORECCHIONI, *Terres du Sucre*, Paris, 1956, 293 pp. in-8º).

MANCHESTER, Alan K. *The Rise of the Brazilian Aristocracy*, dans *H.A.H.R.*, t. XI (mai 1931), pp. 145-168.

BLOOM, H. I. *A Study of Brazilian Jewish History (1623-1654)*, 1934. (Publications of the American Jewish Historical Society, nº 33).

WIZNITZER, Arnold. *The records of the earliest Jewish Community in the New World*, N.Y., 1954, XIII + 108 pp.

ALMEIDA PRADO, J. F. *Pernambuco e as capitanias do Norte do Brasil* (1530-1630), 4 vols. in-8º (*Bras.* 175-175 A-C).

IDEM. *A Bahia e as capitanias do Centro do Brasil* (1530-1626), 3 vols. in-8º (*Bras.* 247-247 A-B).

AZEVEDO, Aroldo de. *Vilas e cidades do Brasil colonial*, São Paulo, 1956, 96 pp.

VIANNA, Oliveira. *Introdução à História Social da Economia Precapitalista no Brasil*, Rio, 1958, 192 pp.

SERRÃO, J. V. *O Brasil e a realeza de D. António Prior do Crato*, dans *Brasília*, XI, 1959, 20 pp.

Pour les aspects locaux et régionaux consulter :

ANDRADE, M. Correia de. *Economia Pernambucana no século XVI*, Recife, 1962, 119 pp.

AZEVEDO, Thalès de. *Povoamento da cidade do Salvador*, 2e éd., São Paulo, 1955, 504 pp.

BELCHIOR, Elysio de Oliveira. *Conquistadores e povoadores do Rio de Janeiro*, Rio, 1965, 528 pp.

COARACY, Vivaldo. *O Rio de Janeiro no século dezassete*, Rio, 1965, 268 pp.

DERENZI, L. S. *Biografia de uma ilha*, Rio, 1965, 254 pp. (Histoire de Vitória).

HERCKMANS, Elias. *Descripção geral da capitania da Parahyba* (1639), Recife, 1964, 29 pp.

LEITE, S. *Nota sobre a fundação da cidade de Fortaleza, capital do Ceará, Brasil*, dans *Brotéria*, LXXIV, pp. 542-545.

LEMOINE, Carmen Nícias de. *Tradições da cidade do Rio de Janeiro do século 16 ao 19*, Rio, 1965, 255 pp.

MELLO, José António Gonsalves de. *Crítica e problemas de algumas fontes da História de Pernambuco*, Recife, 1960, 187 pp.

OTT, Carlos. *Formação e evolução étnica da cidade do Salvador*, 2 vols., Salvador, 1955.

PASSOS, Alexandre. *O Rio no tempo da « Onça » (século XVI ao XVIII)*, 2e éd., Rio, 1961, 207 pp.

PINHO, José Wanderley de Araújo. *História social da cidade do Salvador*. Vol. I : *Aspectos da história social da cidade. 1549-1650*, Salvador, 1968, 281 pp.

PRADO, J. F. de Almeida. *A conquista da Paraíba : séculos XVI a XVIII*, São Paulo, 1964, 364 pp.

REIS Filho, N. G. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil. 1500-1720*, São Paulo, 1968, 235 pp.

SERRÃO, J. V. *Dois documentos para a história da Baía em 1634-1635*, dans *Brasília*, XI, 1960, 23 pp.

IDEM. *O Rio de Janeiro no século XVI*, Lisbonne, 1965, 2 vols.

SILVA, José Pinheiro da. *A capitania da Baía*, dans *Rev. Port. de Hist.*, t. VIII et IX (1959-1960) et t. XI (1964-1968).

TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*, Salvador, 1979, 206 pp.

*Três documentos do Ceará Colonial*, Fortaleza, 1967, 294 pp.

Pour les aspects écologiques consulter :

ALMEIDA, L. Ferrand de. *Aclimatação de plantas do Oriente no Brasil durante os séculos XVII e XVIII*, dans *Rev. Port. de Hist.*, t. XV (1975), pp. 339-381.

ANDRADE, Gilberto Osório de Oliveira (col.). *Morão, Rosa e Pimenta. Notícia dos três primeiros livros em vernáculo sobre a medicina no Brasil*, Recife, 1956, XXXVIII + 565 pp.

CASCUDO, Luís da Câmara. *Jangada. Uma pesquisa etnográfica*, Rio, 1957, 181 pp.



CORDEIRO, J. P. Leite. *Documentação sobre doentes e doenças, médicos e medicina, remédio e boticas no Brasil dos séculos XVII, XVIII, XIX*, dans *Rev. do Inst. Hist. e Geo. de São Paulo*, 57, 1959, pp. 495-599.

FRANCO, Odair. *A febre amarela no século XVII no Brasil*, Rio, 1971, 99 pp.

Sur des aspects particuliers de l'histoire sociale consulter :

MARANHÃO, J. d'Albuquerque. *História da Casa de Cunhaú*, Recife, 1956, 291 pp.

MELLO, J. A. Gonsalves de. *Estudos pernambucanos. Crítica e problemas de algumas fontes da história de Pernambuco*, Recife, 1960, 187 pp.

MUELLER, B. *Convento de Santo António do Recife. 1606-1956. Esboço Histórico*, Recife, 1956, 179 pp.

RAU, Virgínia. *Fortunas ultramarinas e a pobreza no século XVII*, dans *Rev. Port. de Hist.*, t. VIII, 1961, pp. 1-25.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Fidalgos and Philanthropists. The Santa Casa da Misericórdia of Bahia. 1550-1755*, Londres, 1968.

IDEM. *Relato de um caso luso-brasileiro do século XVII*, dans *Studia*, 36, 32 pp., s.d.

IDEM. *Mobilidade social na Bahia colonial*, dans *Rev. Bras. de Est. Políticos*, 27, juillet 1969, pp. 175-196.

SOEIRO, Susan A. *The social and economic role of the convent : women and nuns in colonial Bahia. 1677-1800*, dans *Am. Hist. Rev.*, vol. 83, nº 1, février 1978, pp. 16-42. (Influence des facteurs économiques et sociaux sur le nombre des entrées).

Sur les Juifs au Brésil consulter :

NOVINSKY, Anita. *Cristãos Novos na Bahia*, São Paulo, 1972, 239 pp.

FLORY, Rae, et SMITH, D. G. *Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries*, dans *H.A.H.R.*, vol. 56, nº 4, nov. 1978, pp. 571-594.

IZECKSOHN, I. *Os Marranos Brasileiros*, São Paulo, 1967, 245 pp.

LIPINER, E. *Os judaizantes nas capitanias de cima : estudos sobre os Cristãos-Novos do Brasil nos séculos XVI e XVII*, São Paulo, 1969, 223 pp.

MELLO, José António Gonsalves de. *Cristovão Rausch, um ourives alemão em Olinda : 1617-1619*, dans *Estudos Universitários*, Recife, nº 4, oct.-déc. 1973, pp. 5-20. (Sur un Allemand suspecté de protestantisme).

OMEGNA, Nelson. *Diabolização dos Judeus : martírio e presença dos sefardins no Brasil colonial*, Rio, 1969, 282 pp.

REVAH, I. S. *La troisième proposition du P. António Vieira en faveur des « Nouveaux Chrétiens »*, dans *Bol. Intern. de Bibliografia Luso-Brasileira*, III, nº 2, avril-juin 1962, pp. 267-283.

SIQUEIRA, S. A. *O cristão-novo Bento Teixeira : cripto-judaismo no Brasil colonial*, dans *Revista de História*, avril-juin 1972, pp. 394-467.

IDEM. *O Brasil e os sefardins dos Países Baixos*, dans *Revista de História*, 43, 88, oct-déc. 1971, pp. 333-344.

SMITH, David Grant. *Old Christian Merchants and the foundation of the Brazil Company. 1649*, dans *H.A.H.R.*, 54 : 2, mai 1974, pp. 233-259. (Les Nouveaux Chrétiens n'ont pas dominé la Compagnie comme on l'a dit).

WIZNITZER, Arnold. *Jews in Colonial Brazil*, New York, 1960, 922 pp. Traduction portugaise, São Paulo, 1966.

## D) Brésil Hollandais

BOXER, Ch. R. *The Dutch in Brazil*, Londres, 1956. Nouvelle édition : Hamden, 1973.

WÄTJEN, H. *Das Hollandische Kolonialreich in Brasilien*, Berlin, 1921. Trad. portugaise dans *Bras.* 1 23, 559 pp. in-8º.

RODRIGUES, J. H., et RIBEIRO, J. *Civilização Holandesa no Brasil*, São Paulo, 1940, 404 pp. in-8º (*Bras.* 180).

GONSALVES DE MELLO, Neto J. A. *Tempo dos Flamengos*, Rio, 1947, 337 pp. in-8º (*Doc. Bras.*).

NETSCHER, P. M. *Les Hollandais au Brésil*, La Haye, 1853, XXXII + 210 pp.

NEME, M. *Fórmulas políticas no Brasil Holandês*, São Paulo, 1971, 272 pp.

MELLO, Ev. Cabral de. *Olinda Restaurada. Guerra e Açúcar no Nordeste. 1630-1654*, Rio, 1975, 390 pp.

Y ajouter un choix d'études :

AGOSTINHO, Pedro. *A política de Vieira e a entrega de Pernambuco*, dans *Espiral*, numéro spécial, I (4-5), janvier-mars 1965, pp. 122-134.

BOXER, Ch. R. *Portuguese and Dutch Colonial Rivalry. 1641-1661*, dans *Studia*, nº 2, juillet 1958, pp. 7-42.

CAMARA, J. A. *Aspectos do domínio holandês no Ceará*, dans *Instituto Cearense, Revista*, 70 : 70, 1956, pp. 5-36. (A la recherche de dépôts de sel).



CAMPOS, J. Moreira. *A Restauração em Portugal e no Brasil*, Lisbonne, 1962, 172 pp.

MATOS, G. de Melo de. *Factores da Restauração do Brasil*, dans *Independência*, ano XVIII, pp. 5-16.

MOONEN, F. J. *Gaspar Van der Ley no Brasil*, Recife, 1968, 113 pp.

RAU, Virgínia. *A embaixada de Tristão de Mendonça Furtado e os arquivos notariais holandeses*, dans *Anais Acad. Port. da História*, II série, vol. 8, pp. 93-160.

WINIUS, G. D. *India or Brazil. Priority for imperial survival during the wars of the Restoration*, dans *The Journal of American Portuguese Cultural Society*, I, nºs 4-5, 1967, pp. 34-42.

WIZNITZER, A. *The records of the earliest Jewish in the New World*, New York, 1954, 108 pp. (Sur Recife et Maurícia entre 1649 et 1653).

Et deux publications de l'Institut du Sucre et de l'Alcool :

1. *Os Holandeses no Brasil* comprend :

   JAN ANDRIES MOERBEECK. *Motivos porque a Companhia das Indias Ocidentais deve tentar tirar ao Rei da Espanha a terra do Brasil, Amsterdam*, 1624.

   *Lista de tudo que o Brasil pode produzir anualmente (1625)*. Trad. de Keijzers et Rodrigues; notes et bibliographie par Rodrigues, Rio, 1942.

2. *Relatório sobre as capitanias conquistada no Brasil pelos Holandeses. 1639. Suas condições económicas e sociais*, par ADRIAEN VAN DER DUSSEN. Trad., introd. et notes de Gonçalves de Mello. Rio, 1947, 168 pp. in-8º.

Les ouvrages classiques de VARNHAGEN et NETSCHER sur la lutte luso-hollandaise sont un peu vieillis, mais encore valables.

## E) Textes fondamentaux

(Nous indiquons les éditions que nous avons utilisées et auxquelles nous nous référons)

SALVADOR, Frei Vicente do. *História do Brasil* (cf. plus haut).

MAGALHAES GANDAVO, Pero de. I. *Tratado da terra do Brasil.* II. *História da provincia de Santa Cruz e que vulgarmente chamam Brasil*, Rio, rééd. 1924, 157 pp.

CARDIM, Fernão. *Tratados da terra e gente do Brasil*, São Paulo, 1939, 379 pp. in-8º (*Bras.* 168).

BRANDÃO, A. F. *Diálogos das Grandezas do Brasil.* Ed. José António Gonçalves de Mello, Recife, 1962, XLII + 216 pp.

SOARES DE SOUSA, Gabriel. *Tratado Descriptivo do Brazil em 1587* (avec comentaires de Varnhagen), Rio, 1851, t. XIV, dans *Revista do Instituto Hist. e Geog. do Brasil*, 423 pp., in-8° (cf. article de S. Leite, dans *Ethnos*, t. II, pp. 217-248).

*Rezão do Estado do Brazil*. Ed. par SLUITTER, Engel. *Report on the State of Brazil. 1612*, dans *H.A.H.R.*, t. XXIX (novembre 1949), pp. 518-562.

BARLEU, G. *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos do Brasil*. Ed. Brandão et Ferri, São Paulo, 1974, 409 pp.

ANTONIL, André João [pseudonyme de João António Andreoni, SJ]. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, 1711, Ed. Andrée MANSUY, Paris, 1968, 627 pp.

THEVET, André. *La Cosmographie Universelle*. Ed. Lussagnet, Paris, PUF, 1953, VII + 346 pp. in-8°.

LERY, J. de. *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil*. Ed. Morizot, Genève, 1975, XXXVIII + 463 pp.

NIEUHOF, J. *Voyages and travels into Brasil and the East Indies*. Traduction anglaise de l'original hollandais de 1703. Ed. dans *Pinkerton's Voyages*, XIV, Londres, 1808-1814.

D'ABBEVILLE, Cl. *Histoire de la Mission des Pères Capucins en l'Isle de Maragnan et Terres Circonvoisines*, Graz, 1964, 3 fols. + XLIV + 420 fols.

Cf. aussi :

LOPEZ DE VELASCO. *Geografia y descripcion universal de las Indias (1571-1574)*, Madrid, 1894. BN Paris : 4° Pc 250. (Contient une description du Brésil vers 1574).

MAURO, F. *Le Brésil au XVIIe siècle*, Coïmbre, 1963, 312 pp.

Pour les relations des Jésuites, cf :

LEITE, S. *História da Companhia de Jesus no Brasil*, 10 vols., Lisbonne, 1936-1950.

Pour le Père António Vieira, cf. :

AZEVEDO, J. Lúcio de. *História de António Vieira*, 2e éd., 1931, 2 vols., 415 et 388 pp. in-8°.

CIDADE, Hernâni. *Padre António Vieira*, 4 vols., Ciclo dos Centenários, 1940.

Pour le Père Anchieta, cf. :

ANCHIETA, J. *Cartas* (1554-1594), dans *Cartas Jesuíticas*, t. III, Rio, 1933, 567 pp. in-8°. (Cf. bibliographie de notre ouvrage *Le Brésil au XVIIe siècle*).



Pour les textes de l'Inquisition, cf. :

*Primeira Visitação do Santo Officio às Partes do Brasil*, pelo Licenciado Heitor Furtado de Mendoça, capellão fidalgo del Rey nosso Senhor e do seu Desembargo, deputado do S.to Officio. *Confissões da Bahia. 1591-1592*. Introdução de Capistrano de Abreu, São Paulo, 1922, 232 pp. in-8°.

IDEM. *Denunciações da Bahia. 1591-1593*. Introdução de Capistrano de Abreu, São Paulo, 1925, 571 pp. in-8°.

IDEM. *Denunciações de Pernambuco. 1593-1595*. Introdução de Rodolfo Garcia, São Paulo, 1929.

FRANÇA, Ed. d'Oliveira, et SIQUEIRA, Sonia A. *Segunda Visitação do Santo Officio às partes do Brasil*, dans *Anais do Museu Paulista*, t. XVII, São Paulo, 1963.

MELLO, José António Gonçalves de (éd.). *Confissões de Pernambuco. 1594-1595 : primeira visitação do Santo Officio às partes do Brasil*, Recife, 1970, 157 pp.

Pour les chroniques des monastères, cf. :

*Crónica do mosteiro de S. Bento de Olinda até 1763*, Pernambouc, 1940, in-8°.

*Livro Velho do Tombo do Mosteiro de S. Bento da Cidade do Salvador*, Bahia, 1944, in-8°.

## F) Divers

BARROS, F. Borges de. *Novos Documentos para a História Colonial*, Bahia, 1931, 284 pp.

CAPISTRANO DE ABREU. *Capítulos da História Colonial (1500-1800)*, Rio, 1929, 319 pp. in-8°. Nouvelle édition : 1954.

CASAL, Aires de. *Corografia Brasílica*, 2 tomes, Rio, 1945, XL + 424 et 385 pp.

PEREIRA DA COSTA, F.A. *Anais Pernambucanos*, Recife; vol. I : 1493-1590 (1951); vol. 3 : 1635-1665 (1952); vol. 4 : 1666-1700 (1952).

SILVA, Ignacio Accioli de Cerqueira e. *Memórias Históricas e políticas da província da Bahia*, Bahia, 1919, 4 vols. in-8°.

VIANNA, Helio. *Estudos de História Colonial*, Bras., in-8°. Ancienne édition : Rio, 1915, 147 pp. in-8°.

*Diccionário Histórico, geográfico e ethnologico do Brazil*. Ed. Instit. Hist. e Geogr. do Brasil, 2 vols. parus, 1922.

## G) Zones marginales

1. Sud et Ouest :

ALMEIDA, Luís Ferrand de. *A diplomacia portuguesa e os limites meridionais do Brasil*. Vol. I : *1493-1700*, Coïmbre, 1957, 586 pp.

ARROYO, Leonardo. *Relação do Rio Tietê,* São Paulo, 1965, 62 pp.

BITTENCOURT, Adalzira. *A mulher paulista na história,* Rio, 1954, 359 pp.

COARACY, V. *O Rio de Janeiro no século XVII,* Rio, 1944, 252 pp.

CORTESÃO, J. *Raposo Tavares e a formação territorial do Brasil,* Rio, 1958.

ELLIS Junior. *Raposo Tavares e a sua época,* São Paulo.

FRANCO, Francisco de Assis Carvalho. *Dicionário de bandeirantes e sertanistas do Brasil,* São Paulo.

IDEM. *Bandeiras e bandeirantes de São Paulo,* São Paulo.

GOULART, José Alípio. *O cavalo na formação do Brasil,* Rio, 1964, 249 pp.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções,* Rio, 1945, 255 pp.

IDEM. *Caminhos do sertão,* dans *Rev. de História,* 28 : 57, janvier-mars 1964, pp. 69-111.

IDEM. *Caminhos e fronteiras,* Rio, 1957, 334 pp.

JAEGER, L. G. *História da Introdução do gado no Rio Grande do Sul (1634),* dans *Rev. do Inst. Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul,* XXIII, 90, avril-juin 1943, pp. 217-245.

LACERDA, Dulcídio Tavares de. *A bandeira de Raposo Tavares e os Jesuitas no Brasil meridional,* dans *Bol. Soc. Geog. de Lisboa,* série 75, pp. 29-42.

LE GENTIL, G. *La France équinoxiale,* dans *Biblos,* 1932, pp. 555-578.

LEITE CORDEIRO, J. P. *São Paulo e a invasão holandesa no Brasil,* São Paulo, 1949, 248 pp.

LOMBARDI, Mary. *The frontier in Brazilian History. An historiographical essay,* dans *Pacific Historical Review,* 44 : 4, novembre 1975, pp. 437-457.

LUIS, Washington. *Rapôso Tavares,* dans *Rev. do Inst. Histórico e Geográfico de São Paulo,* vol. IX.

MAGALHÃES, B. de. *Expansão geográfica do Brasil colonial,* São Paulo, 1935, 406 pp.

MESGRAVIS, Laura. *A Santa Casa da Misericórdia de São Paulo (1599 ? - 1884),* São Paulo, 1976, 253 pp.

MOOG, Vianna. *Bandeirantes e Pioneiros. Paralelo entre duas culturas,* Rio, 1966, 361 pp.

MORSE, Richard. *From community to metropolis. A biography of S. Paulo, Brazil,* Gainesville, 1958. Trad. portugaise : São Paulo, DIFEL, 1970, 449 pp.



IDEM. *The role of the Bandeirantes in Brazilian History,* Yale University, 1965, 224 pp.

OLIVEIRA, José Teixeira de, *História do Estado do Espírito Santo,* Rio, 1951, XV + 501 pp.

PORTO, Costa. *Povoamento e ocupação do interior pernambucano na fase colonial,* dans *Arquivos,* Recife, t. I, pp. 241-257.

RICARDO, Leite Cassiano. *Marcha para Oeste : a influência da bandeira na formação social e política do Brasil,* Rio, 1939, 580 pp.

SALVADOR, José Gonçalves. *Cristãos-Novos, Jesuitas e Inquisição (Aspectos de sua atuação nas capitanias do Sul, 1530-1680),* São Paulo, 1969, XXVII + 222 pp.

SOARES, J. C. de Macedo. *Fronteiras do Brasil no regime colonial,* Rio, 1939, 233 pp.

SOUZA, Bernardino José de. *Ciclo do carro de bois no Brasil,* São Paulo, 1958, 557 pp.

TAUNAY, A. de E. *História Geral das Bandeiras Paulistas,* São Paulo, 1924-1950, 11 vols.

IDEM. *Na era das bandeiras,* 2e éd., São Paulo, 1922.

IDEM. *História das Bandeiras Paulistas,* São Paulo, 3 vols., 2e éd., 1961. (Resumé de l'*História Geral*).

2. Maranhão, Amazone et Ceara :

Pour le Maranhão on se reportera à la bibliographie donnée par le Père Kiemen dans son article et dans sa thèse (cf. notre rubrique « Esclaves »). On y ajoutera :

VIVEIROS, Jerónimo de. *História do Comércio do Maranhão. 1612-1895,* São Luís, 1954, 2 vols. in-8°, X + 618 pp.

MEIRELES, Mário M. *História do Maranhão,* São Luís, 1960, VIII + 395 pp.

BATAILLON, M. *Le Brésil dans une vision d'Isaïe selon le P. Antóni Vieira,* dans *Bull. des Et. Portug.,* nouvelle série, XXV, 1964, pp. 11-21. (Isaïe avait prévu l'Amérique Latine et en particulier le Maranhão).

FARIA, Francisco Leite de. *Os primeiros missionários do Maranhão. Achegas para a história dos Capuchinhos Franceses que aí estiveram de 1612 a 1615,* dans *O Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as Comemorações Henriquinas,* 1961, Lisbonne, pp. 83-216.

PALMATORY, H. C. *The river of the Amazons. Its discovery and early exploration. 1500-1743,* New York, 1965, 140 pp.

VASCONCELOS, J. A. do Amaral Frazão de. *Trabalhos dos portugueses no Amazonas no século XVII*, dans *Bol. da Agência Geral do Ultramar*, XXXIII, pp. 75-78.

WILLEKE, Venâncio. *Missões franciscanas no Brasil: 1500-1975*, Petropolis, 1974, 201 pp. (Très bonne synthèse).

IDEM. *Die erste Franziskaner kustodie Brasiliens. 1584-1657*, dans *Franziskanische Studien*, 1/2, 1966, p. 150-160.

WITTE, Ch.-M., O.S.B. *Aux origines de la « Congrégation » indienne de l'Ordre des Frères Prêcheurs. 1540-1580*, dans *Archivum Fratrum Praedicatorum*, XXXVI, 1966, pp. 457-492.

Pour le Ceara :

STUDART, Barão de. *Tricentenário do Ceara. Martim Soares Moreno. Documentos para a sua história*, dans *Bibl. de l'Arquivo Histórico Cearense*, 70.

IDEM. *Martim Soares Moreno: sua autobiographia. Descripção de Ceara feita por ele em 1618.* Comemorando o tricentenário da vinda dos primeiros portugueses ao Ceara, 1603 a 1903, dans *Bibl. de l'A.H.C.*, 71.

## III. PROBLEMES PARTICULIERS

### 1. Géographie et Art nautique

#### A) Océanographie

On pourra recourir à la magnifique collection de :

ALBUQUERQUE, Luís de, et MOTA, A. Teixeira da (éds.). *Centro de Estudos de Cartografia Antiga*: 1) *Secção de Lisboa*; 2) *Secção de Coimbra*, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Lisbonne. (Une centaine de fascicules publiés depuis 1960 et 17 volumes depuis 1963). Cette collection dépasse beaucoup le domaine de la cartographie.

On y ajoutera, dans l'ordre alphabétique :

AGOSTINHO, J. *Quem descobriu os ventos alisios?*, dans *O Instituto*, vol. 100 (1942), pp. 44-46.

*Instructions Nautiques*: Côte Ouest d'Afrique, 1er et 2e vol.; Amérique du Sud (côte Est); Espagne et Portugal (*Serv. Hydr. de la Marine*, Paris).



KERHOLLET, de. *Considérations générales sur l'Océan Atlantique*, Paris, 1851, 68 pp. in-8°. BN Paris : V 43 002.

LE DANOIS. *L'Atlantique*: *Histoire et vie d'un Océan*, Paris.

MARCHANT, A. *Colonial Brazil as a way station for the Portuguese India Fleets*, dans *Geogr. Rev.*, t. XXXI (New York, juillet 1941), pp. 454-465.

MAURY, Ltt. *Explanations and sailing directions, to accompany the « ... Wind and current charts ... »*, Washington, 1851, 318 pp. in-4° + planches. BN Paris : Ge FF 8813.

REBOREDO, A. de. *Os descobrimentos, a expansão ultramarina, as linhas de comunicação marítima*, dans *Bol. Soc. Geog. de Lisboa*, série 78, pp. 169-184.

ROUCH, Ct. *Traité d'Océonographie physique*, 3 vols., Paris, Payot.

SCHOTT, G. *Geographie des Atlantischen Ozeans*, Hambourg, 1912, XII + 330 pp. + gravures, in-8°, 2e éd., 1926. BN Paris : 4° G 1617.

*Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean*, Hambourg, 1885.

SIEWERT, W. *El Atlantico* (Trad. de « Der Atlantik. Geo-politik eines Weltmeeres », Teubner, 1940), Barcelone, 1942, 188 pp. in-16°.

VALLAUX, C. *L'Atlantique intertropical et austral d'après l'expédition du Meteor*, dans *An. Fac. Ciências Porto*, vol. XV, n° 4 (1928), pp. 237-253.

#### B) Constructions navales

ALVES CAMARA. *Ensaio de construções navais indígenas no Brasil*, São Paulo, 1937, 261 pp. in-8° (*Bras.*).

BARCELOS, C. *Construções de naus em Lisboa e Goa para a carreira da India no começo do século XVII*, dans *Bol. Soc. Geog. de Lisboa*, 17e série, n° 1 (1898-1899).

BOXER, Ch. R. *Admiral João Pereira Corte Real and the construction of Portuguese East Indiamen in the early 17th century*, dans *Mariner's Mirror*, t. XXVI (1940), pp. 391 et suiv.

ESPARTEIRO, A. Marques. *Galeotas e bergantis reais*, Lisbonne, 1965, 96 pp.

ESTANISLAU DE BARROS, E. *Traçado e Construção das naus portuguesas dos séculos XVI e XVII*, Lisbonne, 1933, 96 pp. + pl. in-8°. (Contient l'édition du ms. de MANUEL FERNANDES. *Livro de traça de carpintaria ...*, 1616. Mss. Ajuda).

FRAZÃO DE VASCONCELOS. *Cosmógrafos, cartógrafos, pilotos e construtores navais dos séculos XVI e XVII. Notas e Documentos Inéditos*, dans *Arquivo Hist. da Marinha*, t. I (1933-1936), pp. 143-162 et 231-243.

IDEM. *Uma nova achega para a história da fábrica das naus da carreira da India no século XVII*, dans *Anais Club Mil. Naval*, t. LIX, septembre-octobre 1928, pp. 3-16.

IDEM. *De re nautica (Galeões da Coroa de Portugal no tempo dos Filipes)*, dans *Anais Club Mil. Nav.* (1931), nº de mars-avril, pp. 117-127; nº d'octobre-décembre, pp. 125-132.

IDEM. *Documentos iconográficos das caravelas, naus e galeões portugueses nos séculos XV e XVI*, dans *Arquivo Hist. da Marinha*, t. I (1933-1936).

IDEM. *A marinha da Coroa de Portugal no tempo dos Filipes*, dans *Congresso do Mundo Português*, vol. VI, t. I, pp. 251-264. [Ces différentes travaux de Frazão de Vasconcelos ont été réunis en un volume, Lisbonne, 1960 (*Trabalhos Náuticos dos Portugueses*).]

GOMES, A. Sousa, *Carpinteiros da Ribeira das Naus*, Coïmbre, 1931, 152 pp.

*História Naval Brasileira*, Ier vol., t. I et II, Rio de Janeiro, 1975.

LEITÃO, H., et LOPES, J.V. *Dicionário da linguagem de Marinha antiga e actual*, Lisbonne, 1974, XXVI + 548 pp.

LOPES DE MENDONÇA, H. *Estudo sobre os navios portugueses nos séculos XV e XVI*, Lisbonne, 1892, 119 pp. in-4º. BN Paris : R 5220 (12).

IDEM. *O Padre Fernando Oliveira e a sua obra náutica. O Livro da Fábrica das Naus*, Lisbonne, 1898, 223 pp. in-4º. BN Paris : R 5220 (13).

MOTA, A. T. da. *Da Ribeira das Naus e Casa da India ao Ministério da Marinha*, dans *Anais Club Militar e Naval*, nos 4-6, avril-juin 1961, pp. 205-221.

PENTEADO, Francisco. *Como se fala a bordo*, São Paulo, 1952, 55 pp. in-8º (*Fac. Fil.*, nº 139).

QUIRINO DA FONSECA. *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas*, Coïmbre, 1934, 700 pp. in-8º + pl.

IDEM. *A Fusta de Diogo Botelho*, dans *Mem. da Acad. Ciências de Lisboa*, t. I, pp. 369-386.

IDEM. *Memórias de Arqueologia Naval Portuguesa*, dans *Anais do Club Militar e Naval*, t. XLVI, nos 5-11 (1915).

IDEM. *O problema das características dos galeões portugueses*, dans *Mem. Acad. Ciências de Lisboa*, t. I, pp. 151-167.

RAU, Virgínia. *O Padre A. Vieira e a fragata « Fortuna »*, dans *Studia*, nº 2, juillet 1958, pp. 91-102. (Contrat pour l'achat d'un navire).



ROCHA MADAHIL, A. Gomes de. *Um desconhecido tratado de arte naval portuguesa do século XVII*, dans *Arq. Hist. Mar.*, t. I, pp. 277-293.

SENNA BARCELOS, C.J. de. *Construções de naus em Lisboa e Goa para a carreira da India no começo do século XVII*, dans *Bol. Soc. Geog. de Lisboa*, 17e série, nº 1 (1888-1898), pp. 1-72.

SOUSA VITERBO. *Trabalhos náuticos dos Portugueses nos séculos XVI e XVII*, t. II (Lisbonne, 1900), 299 pp. in-4º. BN Paris : Oz 334.

STEENSGAARD, N. *Carracks, Caravans and Companies*, Copenhague, 1973.

Dans le domaine de la construction navale, une étude comparative assez précise serait la bienvenue. On pourrait se servir alors des travaux suivants, classés par pays :

1. Constructions navales anglaises :

BARBOUR, V. *Dutch and English merchant Shipping in the XVIIth century*, dans *Econ. Hist. Rev.*, vol. II, nº 2 (1930), pp. 261-290.

BOXER, Ch. R. *English Shipping in the Brasilian Trade*, dans *Mariner's Mirror*, vol. 37, nº 3 (juillet 1951).

VREUGDENHIL, A. *Koningen, Scheepbouwers en Zeevaarders*, Amsterdam, 1951, XIII + 562 pp. in-4º, 24 x 16.

2. Constructions navales espagnoles :

En dehors du texte d'époque de :

CANO, Thome. *Arte para fabricar y aparejar naos de guerra y merchantes*, Séville, 1611, pièces liminares et 60 fols. in-4º. BN Paris : V 97 23.

DURO, C. Fernandez. *Disquisiciones nauticas. Las Caravelas*, dans *Museo Español de Antiguedades*, t. IV, pp. 573-593 et 2 pl.

USHER, A.P. *Spanish ships and shipping in the XVIth and XVII th. century. Facts and Factors in Economic History.* Mélanges offerts à Gay, Harvard, 1952.

3. Constructions navales françaises :

GILLE, P. *Les traités de construction navale aux XVIIe et XVIIIe siècles*, dans *Techniques et Civilisations*, t. II (2), (1952), pp. 51-54. Donne une bibliographie des textes d'époque, s'étendant même à quelques textes non français. Parmi les textes français, citons :

FOURNIER, P.G. *Hydrographie*, Paris, 1643. (Réimpr. en 1667 et 1679).

HOSTE, P. *Théorie de la construction des vaisseaux,* Lyon, 1697, pièces lim., 172 pp. in-f°, et pl. BN Paris : V 2406 (2) et Fol. V 5591.

LA ROËRIE, G. *Introduction à une histoire du navire,* dans *Annales ESC,* 1956, pp. 145-153. (Voir aussi ses autres travaux).

LA RONCIÈRE, Ch. de. *Histoire de la marine française,* Paris, t. III et IV (s.d.).

4. Constructions navales italiennes :

LANE, F. C. *Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance,* Baltimore, 1934, 285 pp. in-8°.

5. Constructions navales néerlandaises :

CRONE, G. C. R. *Onze Shepen in de Gouden Eeuw.* 1939, in-8°. (Coll. *Patria*).

ELIAS, J. E. *De vlottbouw in Nederland (1596-1655),* Amsterdam, 1933, 11 + 179 pp. + gr. in-8°.

LIVERMORE, H. *A marinha mercante holandesa no comércio do Brasil,* dans *Revista Portuguesa de História,* t. V (Coïmbre, 1951), pp. 493-498.

VAN RYCK. *L'art de bâtir les vaisseaux,* La Haye, 1668.

Enfin on aura souvent recours à :

JAL, A. *Glossaire Nautique,* Paris, 1848. Réédition en préparation.

A défaut on pourra prendre :

POUSSART, A. *Dictionnaire des termes de marine,* Paris, Garnier, s.d., 281 pp.

LEITÃO, H., et VICENTE LOPES, J. *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual,* 2e éd., Lisbonne, 1974.

Sur le gouvernail, l'article de LA ROËRIE, G. *Les transformations du gouvernail,* dans *Annales,* t. VII (1935), pp. 564-583.

## c) Science nautique

On se reportera à la bibliographie de Fontoura da Costa[1] déjà citée. On y ajoutera les œuvres de :

PEREIRA DA SILVA. *Obras completas,* 3 vols., Lisbonne.

FONTOURA DA COSTA. *A marinharia dos Descobrimentos,* Lisbonne, 1933, 511 + IX pp. in-8°.

[1] Depuis sa parution, certains textes ont été publiés. Exemple : *Roteiro da Costa de Angola de 1617.* Ed. Luís Silveira, 10 pp., Lisbonne, Sociedade de Geografia, 1954.



BARBOSA, A. *Novos subsídios para a história da Ciência náutica portuguesa,* Porto, 1948, 332 pp. in-4°.

Et la *Revue d'Histoire Moderne,* numéro consacré à l'expansion portugaise (1939).

On y ajoutera :

ALBUQUERQUE, Luís de. *Instrumentos, ábacos e gráficos na náutica portuguesa dos séculos XVI e XVII,* dans *Vértice,* 1966-1967, *passim.*

IDEM. *Curso de História da Náutica,* Coïmbre, 1972, 286 pp.

IDEM. *Um processo gráfico usado pelos marinheiros do século XVII,* dans *Rev. Port. de História,* t. XI, 1964-1968, pp. 269-275.

BRASIO, A. *A ciência marítima dos Portugueses,* dans *Bol. Ag. Geral das Colónias,* n° 241 (juillet 1945), pp. 36-38 et documents.

FRAZÃO DE VASCONCELOS. *Pilotos das navegações portuguesas dos séculos 16 e 17,* dans *Ethnos,* t. II, pp. 249-3336 (Lisbonne, 1942). (Suite des *Trabalhos Náuticos* de Sousa Viterbo cités dans la rubrique précédente).

FONTOURA DA COSTA. *La lieue maritime des Portugais aux XVe et XVIe siècles,* dans *Bol. Soc. Geog. de Lisboa,* 56e série, nos 9-10, p. 370.

MADEIRA, J. A. *O problema das longitudes na época dos descobrimentos marítimos e os primeiros observatórios da Europa,* dans *Bol. Soc. de Geog. de Lisboa,* 63e série, nos 3-4 (mars-avril 1945), pp. 93-103.

CASSAGNAU, Jeanne. *Les cosmographes de Jean II* (Mémoire de D.E.S. Faculté des Lettres de Toulouse, 1950).

Pour la cartographie :

BAGROW, L. *Geschichte der Kartographie,* Berlin, 1951, 383 pp. in-8°.

BROWN, L. A. *The story of maps,* Boston, 1950, 397 pp. in-8°.

CORTESÃO, A. Z. *Cartografia e Cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI. (Contribuição para um estudo completo),* Lisbonne, 1935, 2 vols., XLIV + 391 pp. et 456 pp. in-4°, 56 pl. hors texte.

IDEM. *História da cartografia portuguesa,* vol. I, Lisbonne et Coïmbre, 1969, XXIII + 328 pp.

CORTESÃO, Jaime. *A economia da Restauração,* dans *Congresso do Mundo Português,* vol. VII, t. II, pp. 669-688.

IDEM. *A cartografia do açúcar e o seu significado histórico,* dans *Brasil Açucareiro,* vol. XXV, n° 1 (janvier 1945).

IDEM. *Cartografia portuguesa e cartografia holandesa,* dans *Rev. Inst. Hist. Pernamb.,* n° 166.

DEULIN, G. *La cartographie portugaise à la BN de Paris*, dans *Bol. Ger. Col.*, n$^{os}$ 174, 175, 176, 179, 180.

GERNEZ, C$^t$. *L'influence portugaise sur la cartographie nautique néerlandaise du XVI$^e$ siècle*, dans *Annales de Géographie*, XLVI (15 janvier 1937), pp. 1-9.

REPARAZ, G. de. *Une carte topographique du Portugal au XVI$^e$ siècle*. Extrait des *Mélanges Le Gentil*, Lisbonne, 1949, pp. 271-315. (Montre que les Portugais ont été les premiers à lever par des procédés mathématiques, la carte topographique d'un pays).

VASCONCELOS, E. *A cartografia portuguesa: subsídios para a sua história nos séculos XVI, XVII e XVIII*, dans *Bol. Soc. Geogr. de Lisboa*, 1916, 34$^e$ série, n$^{os}$ I-I, pp. 88-116.

IDEM. *Um atlas de Baptista Agnese?*, dans *Bol. Soc. Geog. de Lisboa*, 47$^e$ série, pp. 347-350 (1929).

IDEM. *Um atlas português do século XVI*, dans *Bol. Soc. de Geog. de Lisboa*, 48$^e$ série, pp. 53-61 (1930).

IDEM. *Um portulano de Baptista Agnese*, dans *Bol. Soc. de Geog. de Lisboa*, 48$^e$ série, pp. 216-218 (1930).

## D) Les voyages

Nous avons utilisé largement la collection de la Hakluyt Society. On trouvera une table de la collection dans le volume de la série II, n° YC III (1946). BN Paris : Rés. G. 2735 ou Soc. Géo, UG 31. On pourra se reporter aussi à la collection de la Linschoten Vereeniging, dont la table est :

SEPP. *Tresoor der Zee en Land reizen. Beredeneerd register op de werken der Linschoten Vereeniging Deel.* I. XXV. La Haye, Nyhoff, 1939.

On se reportera enfin aux récits et articles suivants :

CHURCHILL, A. *A collection of voyages and travels*, Londres, 1704, 4 vols. in-f°. BN Paris : G 1218-1221 (Spécialement les récits de Carli, Merolla, Smith).

BRÁSIO, A. *A descoberta do Congo*, dans *Bol. Ger. Col.*, n° 221 (nov. 1943), pp. 8-22. (Suivi de *Informação de pilotos que costumão ir a Mina*, pp. 23-24).

CARLETTI, Francesco. *Ragionamenti di Francesco Carletti ... sopra le cose, de lui vedute ne suoi viaggi si dell Indie occidentali e orientali como d'altri paesi* (1594-1606), Florence, 1701, LXXXXVIII + 395 pp. in-8°.



CARVALHO, A. *A assistência moral a bordo das Naus da Carreira da India no século XVI*, dans *Congresso Comemorativo do V Centenário do Descobrimento da Guiné*, I (1946), pp. 339-348.

COREAL, François. *Relation des Voyages de François Coréal aux Indes Occidentales* (1666-1697), Bruxelles, 1726, 2 tomes en 1 vol., 442 et 408 pp. in-16°.

FLECKNOE, R. *A relation of ten years travells in Europe, Asia, Affrique and America*, Londres, 1654, 176 pp. in-16°; 2$^e$ éd., 1665.

GERRITSZ, G. *Journaux et nouvelles tirées de la bouche de marins hollandais et portugais de la navigation aux Antilles et sur les côtes du Brésil*, ms. trad. par E. J. Bondam, dans *Anais BN Rio*, 1907, vol. XXIX, pp. 97-180.

GOMES DE BRITO, *História Trágico-Marítima*. Ed. en 6 vols. in-16°, Porto, 1942-1943.

A compléter par :

PERES, Damião. *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, Porto, 1937-1938, 4 vols. in-16°.

Cf. SILVA REGO, Padre António da. *Viagens portuguesas à India em meados do século XVI*, dans *Anais da Acad. Port. da Hist.*, II$^e$ série, vol. X (Lisbonne, 1954), pp. 75-142. (Utilise des sources qui complètent les précédentes).

Cf. aussi :

PASSOS, Carlos de. *Navegação Portuguesa dos séculos XVI e XVII*, dans *Biblos* (1928), p. 224.

HERBERT. *Itinerary of some years travale through divers parts of Asia and Africa*, Londres, 1634 (contient 18 pages, au début, sur la côte atlantique de l'Afrique). BN Paris : G 1351 et L 1352.

LAET, J. de. *História ou Annaes dos Feitos da Companhia Privilegiada das Indias Occ. desde o seu começo até o fim de 1636*, dans *Anais BN Rio*, vols. 30 à 33 et 38, 41, 42.

IDEM. *De Nieuwe wereld of beschrijving van W. Indien*, Leyde 1630, 622 pp., tables, carte.

IDEM. *Description des Indes Occidentales*, Leyde, 1640. BN Paris : Fol. p 37.

PYRARD DE LAVAL. *Voyage de François Pyrard de Laval contenant sa navigation aux Indes Orientales, aux Moluques et au Brésil ...*, Paris, 1615, 2 vols. in-8°. BN Paris : 8° O$^2$ K 25.

*Reysboeck van het rycke Brasilien gestsamengestellt door N. G. 1624*, par Jan CANIN, in-4°.

RICHSHOFFER, A. *Brasiliaanisch und West Indianische Reise Beschreibung*, Strasbourg, 1677, 182 pp. in-16°. BN Paris : 8° Px 515.

IDEM. Nouvelle édition : *Reise nach Brasilien 1629-1632*, La Haye, 1930, in-8°.

IDEM. Trad. d'A de CARVALHO, *Diário de um soldado da companhia das Indias Occidentaes* (*1629-1632*), Recife, 1877, VIII + 189 pp. in-16°. BN Paris : 8° Oy 486.

THEVENOT, M. *Relation des divers voyages curieux qui n'ont point été publiés*, Paris, 1696, 2 tomes, in-fol. BN Paris : G 1492.

VAN LINSCHOTEN, J.H. A côté de l'original hollandais reproduit dans les *Linschoten Ver* ..., on peut utiliser :

1. la traduction anglaise : *The voyages and trauailes* of John Hugen VAN LINSCHOTEN into the East of Portugales Indies ... (1598);
2. les traductions françaises (assez médiocres, mais commodes) : *Histoire de la navigation* de Jean Hugues DE LINSCOT, hollandais et de son voyage ès Indes Orientales ... avec annotations de Bernard Paludanus ... Le tout recueilli et décrit par le même en bas allemand et nouvellement traduit en Français, Amsterdam, 1610, in-fol. BN Paris : $0^5$ k 14. 2e édition : Amsterdam, 1619, in-fol.; 3e édition, Amsterdam, 1639, in-fol. (C'est 3e édition que nous utilisons. BN Paris : $0^2$ k 15).

On trouve à la suite de ces deux dernières éditions :

*Le Grand Routier de mer*, de Jean Hugues DE LINSCHOT, hollandais ...

*Description de l'Amérique et des parties d'icelle* comme de la Nouvelle France, Floride, des Antilles, Lucaya, Cuba, Jamaïca, etc. ...

## E) Les pays : côtes et îles

En dehors de la *Géographie Universelle* de Vidal La Blache et de celle de Malte Brun :

1. Portugal :

BIROT, P. *Le Portugal*, Paris, 1950, 222 pp. in-16° (Coll. Colin, n° 260).

RIBEIRO, O. *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, Coïmbre, 1945.

IDEM. *Portugal*, tome V de la *Geografía de España y Portugal*, de MANUEL DE TERAN, Barcelone, 1955, 290 pp. in-4°.



GIRÃO, A. de Amorim. *Geografia de Portugal.* (*Acrescida do estudo das Ilhas Adjacentes*), Porto, 2e éd., 1949-1951, 510 pp. in-4°.

*Guia de Portugal*, Lisbonne, 1927, 3 vols. in-16°.

MARTINS, Fernandes. *A configuração do litoral português no último quartel do século XIV*, dans *Biblos*, 1946, pp. 163-197.

*Guide Bleu* : Portugal, Madère, Açores. Paris, éditions succéssives.

*Le monde en couleurs. Le Portugal*, Paris, 1950, 448 pp. in-8°.

SAMPAIO, M. *Dicionário corográfico de Portugal*, Lisbonne, 1940, 359 pp. in-16°.

SÉRGIO, A. *Introdução Geografico-Sociológica à História de Portugal*, Lisbonne, s.d., 255 pp. in-8°.

2. Iles adjacentes :

RIBEIRO, O. *L'île de Madère. Etude géographique*, Lisbonne, 1949.

PRINCE, Hugh. *Mémoire* dactylographié sur l'occupation du sol dans l'île de Santa Maria, Cambridge University, Great Britain. (Nous n'avons pu consulter ce travail).

SOEIRO DE BRITO, Raquel. *A ilha de São Miguel*, Lisbonne, 1955, in-8°.

POWER's *Guide to the Island of Madeira*, Londres, 1951, 92 pp., photos et une carte hors texte.

RIBEIRO, Luís da Silva. *Etnografia Açoreana*, Mendoza, 1952, 464 pp., 283 × 197 mm.

COMISSÃO REGUL. CEREAIS AÇORES : articles divers.

3. Afrique :

WEULERSSE, J. *L'Afrique Noire*, Paris, 1934, 484 pp. in-8°.

GAUTIER, E.F. *L'Afrique Noire Occidentale*, Paris, 1935, 188 pp. in-8°.

DIAS DE CARVALHO, H.A. *Guiné*, Lisbonne, 1944, X + 254 pp. in-8°.

THOMAZ DOS SANTOS, A.O.V. *Angola*, Lisbonne, 1945.

FERREIRA DINIZ, J. de O. *As caracteristicas climatológicas de Angola*, dans *Bol. Ag. Geral das Colónias*, nos 62-63 (août-septembre 1930), pp. 3-15, avec carte. (Résumé en français : pp. 284-285).

CORDEIRO, L. *L'hydrographie Africaine au XVIe siècle*, Lisbonne, 1878. Cf. *Obras completas.*

RAU, Virgínia (éd.). *Memorial sobre a Serra Leoa* (1606), tiré à part de *Las Ciencias*, XI-3 (Madrid, 1946).

GOUROU, P. *Les pays tropicaux*, Paris, 1947, 195 pp.

4. Brésil :

AZEVEDO, Aroldo de. *Brasil, a terra e o homem*, 2 vols., São Paulo, 1968.

GIBERT. *L'Amérique du Sud* : *Brésil*. Cours de la Faculté des Lettres de Lyon, dactylographié.

MONBEIG, P. *Le Brésil*. (Coll. « Que Sais-je ?», n° 628).

LE LANNOU, M. *Le Brésil*. (Coll. Colin, n° 303). Nouvelle édition, avec N. LECOCQ-MULLER, 1976, 249 pp.

DEMANGEOT, J. *Le Continent Brésilien*, SEDES, Paris, 1972.

AZEVEDO, Aroldo de. *Geografia humana do Brasil*, São Paulo, 1953, 268 pp. in-16°.

IDEM. *Salvador et le Recôncavo de Bahia*, dans *Cahiers d'Outre-Mer*, juillet-septembre 1951, pp. 189-203.

LASSERRE, Guy. *Le Nord-Est du Brésil*, dans *Cahiers d'Outre-Mer*, janvier-mars 1948, pp. 40-67.

PAPY, Louis. *En marge de l'empire du café. La façade atlantique de S. Paulo*, dans *Cahiers d'Outre-Mer*, t. V (1952), pp. 357 à 398.

Y ajouter les bibliographies de ces travaux et, d'une façon générale, les publications géographiques de la Faculté le Philosophie de São Paulo et du Conseil National Géographique de Rio.

## 2. Les grands produits

### A) Le bois

BAIÃO, A. *O comércio do Pau Brasil*, Lisbonne, 1923.

SOUZA, B. J. de. *O Pau-Brasil na História Nacional*, Rio, 1939, 267 pp. in-8° (*Bras*. 162).

Pour les débuts de l'histoire du bois brésil on se reportera à la bibliographie donnée à la page 13 du livre de Ch. A. JULIEN, *Les voyages de découverte* ..., cité plus loin.



### B) Les esclaves

BASTIDE, R. *Religions africaines au Brésil*, Paris, 1960, 400 pp.

IDEM. *Le Candomblé de Bahia, rite nagô*, Paris, 1958, 260 pp.

IDEM. *Estudos Afro-Brasileiros*, 3 vols., São Paulo, 1946-1953.

CARNEIRO, E. *Guerras de los Palmares*, Mexico, 1946, 185 pp. in-8°. BN Paris : 8° 2 30 431 (21). En portugais : *O Quilombo dos Palmares*, Rio, 1947, 2e éd., 1958, 268 pp.

CLAUDIO, A. *As tribus negras importadas*, dans *Rev. do Inst. Hist. e Geog. Bras.*, Tomo especial do Congresso de História Nacional, parte II, 1914, pp. 595-657.

IDEM. *As três raças na sociedade colonial — contribuição social de cada uma*, dans *Rev. do Inst. Hist. e Geog. Bras.*, Tomo especial, vol. III (1922), pp. 317-378.

CORREA, Mendes. *Raças do Império*, Porto, 1943, 628 pp. in-4°.

CORREIA LOPES, E. *A escravatura. Subsídios para a sua história*, Lisbonne, 1944.

COUTINHO, R. *Estudo sobre alimentação do escravo negro no Brasil, apresentado ao 1.° Congresso Afro-Brasileiro do Recife*, nov. 1934.

DEBANE, N. J., *Au Brésil : L'influence arabe dans la formation historique, la littérature et la civilisation du peuple brésilien*, Le Caire, 1911.

DORNAS Filho, J. dos Santos, *A escravidão no Brasil*, Rio, 1939, 321 pp. in-8°.

IDEM. *Influência Social do Negro Brasileiro*, Curitiba, 1943.

DONNAN, E. *Documents illustr. of the History of Slave Trade to America*, Washington, 1930.

*Encyclopédie Française*, t. VII : *L'Espèce Humaine*, Paris, 1936.

ENNES, E. *Os Palmares*, dans *Cong. Hist. Exp. Portug. Mundo*, 1938.

FRAZIER, E. F. *The Negro in Bahia, Brazil : a problem in method*, dans *Amer. Sociol. Rev.*, t. VIII (août 1943).

GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIIIe siècle : l'ère des Négriers* (1714-1744), Paris, 1931.

GOULART, M. *Escravidão africana no Brasil* (*Das origens à extinção do tráfico*), São Paulo, 1950, 300 pp.

GOUVEIA, Maurílio de. *História da Escravidão*, Rio, 1955, II + 423 pp.

HANDLIN, O. et M. F. *Origins of the Southern Labor-System*, dans *The Will and Mary Quarterly* (avril 1950), pp. 199-222. (Pour une intéressante comparaison).

HAUSER, H. *Naissance, vie et mort d'une institution : le travail servile au Brésil*, dans *Annales*, t. X (1938), pp. 309-318).

HERSKOVITS, M. J. *The culture areas of Africa*, t. III (1930).

IDEM. *The Negro in the New World : the Statement of a Problem*, dans *American Anthropologist*, t. XXXII (janv.-mars 1930).

IDEM. *On the provenience of New World Negroes*, dans *Journal of Social Forces*, t. XII-2 (1933).

IDEM. *The social history of the Negro. A handbook of Social Psychology*, Worcester, 1935.

IDEM. *The significance of West Africa for Negro Research*, dans *The Journal of Negro History*, t. XXI (1936).

KIEMEN, M. G. *The Indian policy of Portugal in America with special reference to the old State of Maranhão. 1500-1755*, dans *The Americas*, t. V, nº 4 (avril 1949), Washington.

IDEM. *The Indian Policy of Portugal in the Amazon Region. 1614-1693*, Washington Dc., 1954, 216 pp.

MADUREIRA, J. M. de. *A liberdade dos Indios, a Companhia de Jesus, a sua pedagogia e seus resultados*, dans *Rev. Inst. Hist. e Geog. Bras.*, Tomo especial, vol. IV (1927).

MARCHANT, A. *From Barter to slavery : the economic relations of Portuguese and Indians in the settlement of Brazil. 1500-1580*, Baltimore, 160 pp., avec bibliographie.

MAIA MENDES, M. *Escravatura no Brasil, 1500-1700*, dans *Congresso do Mundo Português*, t. X (1940), pp. 31-55.

MARTINS Junior, J. I. *História do direito nacional...*, Rio, 1895.

MENDONÇA, R. *A influência africana no português do Brasil*, São Paulo, 1935, 255 pp. in-8º.

METRAUX, A. *La civilisation matérielle des Tupi-Guarani*, Paris, 1928.

MORAIS, E. de. *A escravidão africana no Brasil*, 253 pp. in-8º (*Bras.*, 23, série V).

NIEBOER, H. J. *Slavery as an Industrial System*, La Haye, 1910.

IDEM. *Novos Estudos Afro-Brasileiros*, Rio, 1937.

OLIVEIRA MENDES, L. A. *Determinamce todos os seus symptomas as doenças agudas e chronicas que ... accomettem os Pretos recem tirados da Africa...*, dans *Memórias económicas da Academia Real das Sciencias*, t. IV (1812), pp. 1-64.

PERDIGAO MALHEIRO, A. M. *A escravidão no Brasil*, Rio, 1866.

PIERSON, D. *Negroes in Brazil*, Chicago, 1942 (Trad. portugaise dans *Bras.*).



PRADO, J. F. de Almeida. *Les relations de Bahia (Brésil) avec le Dahomey*, dans *Rev. Hist. Col.* (1954), t. XLI, pp. 167-226.

RAMOS, A. *A aculturação negra no Brasil*, São Paulo, 1942, 376 pp. (*Bras.*, 224) et ses autres travaux. Cf. article de R. BASTIDE dans *Revue intern. de Soc.* (1939).

RIBEIRO, R. *On the Amaziado Relationship and other aspects of the family in Recife*, dans *Ann. Soc. Rev.*, X-1 (év. 1945).

IDEM. *Cultos Afro-brasileiros do Recife : um estudo de ajustamento social*, dans *Bol. Inst. Joaquim Nabuco*, numéro spécial, 1952.

RINCHON, Père D. *La traite et l'esclavage des Congolais par les Européens*, Wetteren, 1929, XVI + 307 pp. in-4º. BN Paris : 4º G 1752.

RODRIGUES, N. *Os africanos no Brasil*, 411 pp. in-8º (*Bras.*, 9. série V).

SACO, J. A. de, *Historia de la esclavitud de la raza africana en el nuevo mundo*, Barcelone, 1879, in-8º. BN Paris : 8º P 662.

SCELLE, G. *Histoire politique de la traite négrière aux Indes de Castille*, 1906, 2 vols. in-8º. BN Paris : 8º 01 1667.

TAUNAY, A. de. *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil colonial*, Rio, 1941.

TOLEDO BANDEIRA DE MELLO, A. de. *O trabalho servil no Brasil*, Rio, 1936, 20 pp. in-8º. C.r. par HAUSER, dans *Annales*, 1938.

VIANNA, F. J. de Oliveira, *Formation ethnique du Brésil colonial*, dans *Rev. Hist. Col.*, XXV (1932), pp. 433-450.

VIANNA Filho, L. *O Negro na Bahia*, Rio, 1946, 167 pp., avec bibliographie (*Doc. Bras.*).

IDEM. *O trabalho do engenho e a reacção do Indio. Estabelecimento da escravatura africana (XVIe-XIXe siècles)*, dans *Congresso do Mundo Português*, t. X (1940), pp. 11-29.

WYNDHAM, H. A. *The Atlantic and Slavery*, Londres, 1935, VII + 411 pp. in-8º, et carte. BN Paris, 8º G 13 268.

Depuis 1960 un certain nombre d'études complètent les précédentes :

1. Sur les Noirs :

BASTOS, H. *Desenvolvimento ou escravidão. Aspectos de influências externas na formação económica do Brasil*, São Paulo, 1964, 391 pp.

BEEMAN, R. R. *Labor forces and race relations : a comparative view of the colonization of Brazil and Virgina*, dans *Political Science Quarterly*, 86 : 4, décembre 1971, pp. 609-636. (Malgré des conditions semblables, vers 1700, les deux colonies sont très différentes de ce point de vue).

BLAIR, Th. *Mouvements afro-brésiliens de libération depuis la période esclavagiste jusqu'à nos jours*, dans *Présence Africaine*, n° 53, janvier-mars 1965.

BOXER, Ch. R. *Race Relations in the Portuguese Colonial Empire. 1415-1825*, Oxford, 1963, VIII + 136 pp.

BUESCU, M. *Notas sobre o custo da mão de obra escrava*, dans *Verbum* 31/3, septembre 1975, pp. 33-44.

CARNEIRO, Edison. *Ladinos e crioulos*, Rio, 1964, 240 pp.

CASCUDO, Luís da Câmara, *Made in Africa: pesquisas e notas*, Rio, 1965, 193 pp.

CURTIN, Ph. *The Atlantic Slave Trade*, Madison, 1969, XIX + 338 pp.

DAVIES, K. G. *The Royal African Company*, Londres, 1957, 390 pp.

DONNET, F. *Quelques notes sur le commerce des esclaves (principalement à Anvers au XVI*^e^ *et au XVII*^e^ *siècles)*, dans *Bol. Soc. Geog. Anvers*, 1926, t. 46, pp. 6-37.

FERNANDES, Florestan. *Organização social dos Tupinambá*, 2^e^ éd., São Paulo, 1963, 375 pp.

« *Ganza Zumba* », film brésilien, en noir, sur « Os Palmares », par Carlos Diegues, avec A. Sampaio.

GRAHAM, R. *Brazilian Slavery re-examined: a recent article*, dans *Journal of Social History*, 3 : 4, été 1970, pp. 431-453.

HARDYMAN, J. T. *The Madagascar Slave-Trade to the Americas 1632-1830*, Lisbonne, s.d., 21 pp.

*Journal de la Traite des Noirs*, présenté par J. Mousnier, Paris, 1957.

KLEIN, H. H. *The Middle Passage. Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*, Princeton, 1978, XXIII + 282 pp.

KULA, Marcin. *Poczatki Czarnego Niewolniitwa W Brazylii*, Varsovie, 1970, 215 pp. (Les débuts de l'esclavage noir au Brésil).

MONHEIM, Chr. *Etude sur la traite des nègres aux XVI*^e^ *et XVII*^e^ *siècles, d'après les documents contemporains*, Louvain, 1927, 28 pp.

PERALTA RIVERA, E. G. *Les mécanismes du commerce esclavagiste. XVII*^e^ *siècle*, EHESS, Paris, 1977, thèse 3^e^ cycle, dact., 2 vols.

POLANYI, Karl. *Dahomey and the Slave Trade: an Analysis of an Archaic Economy*, University of Washington Press, 1966.



RUSSEL-WOOD, A. J. R. *Iberian-Expansion and the Issue of Black Slavery: Changing Portuguese Attitudes. 1440-1770*, dans *American Historical Review*, vol. 83, n° 1, février 1978, pp. 16-42.

SARAIVA, A. J. *Le Père António Vieira, S.J., et la question de l'esclavage des Noirs au XVII*^e^ *siècle*, dans *Annales ESC*, 22 (6), novembre-décembre 1967, pp. 1289-1310.

SEMPAT ASSADOURIAN, C. *El trafico de esclavos en Cordoba de Angola a Potosi, Siglos XVI-XVII*, Cordoba, 1966, « Cuadernos de Historia », XXXVI.

VILA VILAR, Enriqueta. *Hispano-America y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, Séville, 1977, 306 pp.

VERGER, P. *Flux et réflux de la traite des nègres entre le golfe du Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVII*^e^ *au XIX*^e^ *siècle*, Paris, 1968, 720 pp.

Voir aussi le numéro spécial de la *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, consacré à la traite des noirs (1975).

2. Sur les Indiens :

ALDEN, Dauril. *Black robes versus white settlers: the struggle for « Freedom of the Indians » in Colonial Brazil*, in PECKHAM, HOWARD et Ch. GIBSON( éds.), *Attitudes of the Colonial Powers towards Americans*, Salt Lake City, University of Utah Press, 1969, pp. 19-45.

CANTEL, R. *Prophétisme et messianisme dans l'œuvre d'António Vieira*, Paris, 1960.

EDELWEISS, F. G. *Estudos Tupis e Tupi-Guaranis*, Rio, 1969, 301 pp.

FERNANDES, F. *Organização Social dos Tupinambá*, São Paulo, 1963, 375 pp.

HAUBERT, M. *L'Eglise et la défense des « Sauvages ». Le Père António Vieira au Brésil*, Bruxelles, 1964, 280 pp.

KIEMEN, M. C. *The Conselho Ultramarino's first Legislative Attempts to solve the Indien Question in America. 1643-1647*, dans *T. A. M. Amer. Acad. of Franciscains History*, 14 : 3, janv. 1958, pp. 259-271.

LEITE, Serafim. *Novas páginas de história do Brasil*, São Paulo, 1965, 393 pp.

IDEM. *A grande expedição missionária dos mártires do Brasil*, dans *Studia*, 7, pp. 7-48.

IDEM. « *Enformação dalgumas cousas do Brasil* », [Por Belchior Cordeiro, 1577], dans *Anais da Acad. Portuguesa da História*, 2^e^ série, XV, 1965, pp. 175-201.

GOULART, J.A. *As monarquias ibéricas e a protecção ao incola,* dans *Rev. Brasileira de Cultura,* 3 : 9, juillet-septembre 1971, pp. 67-102.

LINS, Ivan Monteiro de Barros. *Aspectos do Padre António Vieira,* Rio, 1956, 390 pp.

PALACIN, Luiz. *A extinção dos Indios,* dans *Historica,* Rio, 2, mai-août 1972, pp. 50-57.

QUINTILIANO, Aylton. *A guerra dos Tamoios,* Rio, s.d., 247 pp.

SARAIVA, A.J. *Le Père António Vieira et la liberté des Indiens,* dans *Tilas,* III, mai-juin 1963, pp. 483-516.

THOMAS, Georg. *Die portugiesische Indianer politik in Brasilian. 1500-1642,* Berlin, 1968, 239 pp.

3. Sur la « démographie » indienne, avant l'arrivée des Portugais :

CLASTRES, P. *Eléments de démographie amérindienne,* dans *La Société contre l'Etat,* Editions de Minuit, Paris, 1974.

DENEVAN, W.M. (ed.). *The Native Populations of the Americas in 1492,* The University of Wisconsin Press, 1976.

HEMMING, John. *Red gold : The conquest of the Brazilian Indians,* Harvard, 1978, XVII + 677 pp.

c) Le sucre

ALBUQUERQUE, Maria Izabel de. *Liberdade e Limitação dos Engenhos d'Açúcar,* dans *Anais do Primeiro Congresso de História da Bahia,* vol. II, Bahia, 1950, pp. 491-499.

CANABRAVA, Alice Piffer. *O açúcar nas Antilhas (1697-1755),* São Paulo, 1981.

IDEM. *A força motriz : um problema de técnica da indústria do açúcar colonial,* dans *Anais do Primeiro Congresso de História da Bahia,* vol. IV (Bahia, 1950), pp. 337-350.

IDEM. *A lavoura canavieira nas Antilhas e no Brasil,* dans *Anais do Primeiro Congresso de História da Bahia,* vol. IV (Bahia, 1950), pp. 351-388.

CORTESÃO, J. *A cartografia do açúcar e o seu significado histórico,* dans *Brasil Açucareiro,* XXV-1 (janvier 1945).

COSTA, F.A. Pereira da. *Origens históricas da indústria açucareira em Pernambuco,* dans *Arquivos,* Recife, t. I, pp. 257-330.

DEER, N. *The History of Sugar, Londres,* vol. I, 1949, 258 pp.; vol. II, 1950, pp. 259 à 636.



DIEGUES JUNIOR, Manuel. *O Bangüe nas Alagoas,* Rio, 1949, XX + 288 pp. in-8°.

IDEM. *Os engenhos alagoanos durante o domínio holandês,* dans *Brasil Açucareiro* (octobre 1945), p. 90.

HOEHNE, F.C. *Botânica e Agricultura no Brasil no século XVI,* São Paulo, 1937, 410 pp. in-8° (*Bras.*).

KIECKENS, J.F. *Une sucrerie anversoise au Brésil à la fin du XVI[e] siècle. Le vénérable P. Joseph de Anchieta, S.J. et Gaspar Schetz, seigneur de Grobbendoncq,* Anvers, 1883, 10 pp. in-8°. Extrait du *Bulletin de la Société Royale de Géographie.*

LIPPMANN, F.O. von. *História do Assucar,* 2 vols., Rio, 1942, 440 pp. (Trad. de l'original allemand).

MARCHANT, A. *Feudal and Capitalistic Elements in the Portuguese Settlement of Brazil,* dans *H.A.H.R.,* t. XXII (1942), pp. 493-512.

NEVES, L.M. Basta. *Tecnologia da fabricação do assucar de canna,* São Paulo, 1937.

PINHO, Wanderley. *História de um engenho do Recôncavo,* Rio, 1946, 368 pp. in-8°.

RAFFARD, H. *The Sugar Industry in Brazil,* Londres, 1882, 56 pp.

REESSE, J.J. *De suikerhandel van Amsterdam,* Harlem, 1908, 2 vols. in-4°. BN Paris : 4° V 7005.

IDEM. *Indústria e Commercio Assucareiro do Brasil Neerlandez.* Trad. de Alfredo de CARVALHO, dans *Rev. do Inst. Arq. e Geog. Pernamb.,* t. XVIII-88 (1915), pp. 101-114 + 2 annexes.

SERRÃO, Joel. *Nota sobre o comércio de açúcar entre Viana do Castelo e o Funchal, de 1581 a 1587 e sobre a decadência do açúcar madeirense a partir dos fins do século XVI,* dans *Revista de Economia,* Lisbonne, vol. III, fasc. IV (décembre 1950), pp. 209-212.

On ajoutera les textes suivants :

*Documentos para a história do açúcar.* Edités par l'Instituto do Açúcar e do Alcool, vol. I : *Legislação* (*1534-1596*), Rio, 1954, XV + 450 pp. in-8°; vol. II : *Engenho Sergipe do Conde. Livro de Contas* (*1622-1653*), Rio, 1956, XX + 587 pp.; vol. III : *Engenho Sergipe do Conde, Espólio de Mem de Sá. 1569-1579,* Rio, 1963, XXIII + 495 pp.

PEREIRA, E. *Descresão da Fazenda que o Collegio de Santo Antão tem no Brasil e de seus rendimentos* (*1635*), dans *Annais do Museu Paulista,* t. IV, pp. 775-794.

ANTONIL. Cf. ouvrage cité plus haut.

BENCI, Jorge. *Economia cristã dos senhores no governo dos escravos* (*Livro Brasileiro de 1700*), 2[e] éd. par S. Leite, Porto, 1954, 206 pp., in-8°.

Et, pour comparer avec les Antilles, cf. (en plus des travauxx d'A. Canabrava) :

LABAT, Père (O.D.). *Voyage aux Isles d'Amérique*, 6 vols. in-12°, La Haye, 1724.

Depuis 1960 de nombreux travaux ont paru sur le sucre à l'époque colonial, en particulier de :

BUESCU, M. *Invasão holandesa: perdas da economia açucareira*, dans *Verbum*, 25 : 4, décembre 1968, pp. 397-408.

IDEM. *O engenho Sergipe do Conde no século XVII: um levantamento quantitativo*, dans *Verbum*, 26 : 1, mars 1969, pp. 49-71.

IDEM. *Uma pesquisa sobre os preços no século XVII*, dans *Verbum*, 27 : 1/2, mars-juin 1970, pp. 151-164.

CARLI, G. de. *Subsídio ao estudo do problema das tabelas de compra e venda da cana*, s.l.n.d.

CASTRO, António Barros de. *Escravos e senhores nos engenhos do Brasil: um estudo sobre os trabalhos do açúcar e a política económica dos senhores*, dans *Estudos Económicos*, 7 (1), janvier-avril 1977, pp. 177-220.

EDEL, M. *The Brazilian Sugar-Cycle of the 17th century and the rise of the West-Indian Competition*, dans *Caribbean Studies* (Porto Rico), 9 : 1, avril 1969, pp. 24-44. (Important).

GUIMARÃES, A. Passos. *Alguns aspectos da formação dos engenhos e das fazendas*, dans *Estudos Sociais*, 2 : 6, mai-septembre 1959, pp. 166-179.

IDEM. *Quatro séculos de latifúndio*, São Paulo, 1963, 197 pp.

GUNDER-FRANK, André. *A agricultura brasileira. Capitalismo e o mito do feudalismo*, dans *Revista Brasiliense*, n° 51, janvier-fév. 1964, pp. 45-70.

LAGA, C. *O engenho dos Erasmos em São Vicente: resultado de pesquisas em arquivos belgas*, dans *Estudos Históricos*, I, juin 1963, pp. 113-143.

PEREIRA, M. Soares. *A origem dos cilindros na moagem da cana*, s.l.n.d.

RODRIGUES, Maria Regina da Cunha. *A documentação antuerpiana sobre o engenho São Jorge dos Erasmos e o Prof. Dr. Hermann Kellenbenz*, dans *Revista de História*, XI, n° 43, juillet-septembre 1960, pp. 199-201.

STOLS, Eddy. *Um dos primeiros documentos sobre o engenho dos Schetz em São Vicente*, dans *Revista de História*, 35 : 76, octobre-décembre 1968, pp. 407-419.



TAYLOR, Kit Sims. *Sugar and the under development of Northeastern Brazil. 1500-1970*, Gainesville, 1978, 167 pp.

### D) Les produits de la mer

BOUGOUIN, E. *Nantes, port du sel au XVI^e^ siècle: de la légende à l'enquête*, dans *Annales*, t. VIII (1936), pp. 140-150.

ELLIS, Myriam. *A Baleia no Brasil Colonial*, São Paulo, 1969, 235 pp.

IDEM. *O Monopólio do Sal no Estado do Brasil (1631-1801)*, São Paulo, 1956 ,265 pp. in-8° (*Bol. Fac. Fil.*, n° 197).

PEREIRA, A. G. *A economia do Mar*, Lisbonne, 1932, 452 pp. in-8°.

RAU, Virgínia. *A exploração e o comércio do sal de Setúbal* (I), Lisbonne, 1951, 208 pp. in-8°.

IDEM. *Os Holandeses e a exportação do sal de Setúbal nos fins do século XVII*, dans *Revista Portguesa de História*, t. IV (1950).

On ajoutera le texte suivant :

*Compromisso dos Pescadores*, publ. par Albino Lapa, Lisbonne, 1953, 61 pp. in-8°.

Etudes locales :

LAPA, Albino dos Santos. *Portimão — Cidade duas vezes e o compromisso dos seus pescadores*, dans *Bol. Pesca*, ano XII, Lisbonne 1959, 63 pp.

IDEM. *A vila de Olhão, a sempre moira e o compromisso dos pescadores*, dans *Bol. Pesca*, ano XI, Lisbonne, 1957, pp. 25-61.

IRIA, A. *As pescarias no Algarve. Subsídios para a sua história*, Lisbonne, s.d.

### E) Le blé

BAÇAL, F.M. Alves, abbé de. *Memórias historico-arqueológicas do distrito de Bragança*, tome IV, 1911-1918, 703 pp. in-8°.

LAPA, José Ignacio Ferreira. *Memória sobre o estudo industrial e químico dos trigos portugueses*, dans *Acad. Sc. Lisboa*, t. III, 2° partie (1865), pp. 1-161.

MAURO. F. *Sur l'introduction du maïs aux Açores*, dans *Rev. de Economia*, t. VIII, fasc. II (juin 1955), pp. 61-62.

MEUVRET, J. *La géographie des prix des céréales et les anciennes économies européennes: Prix méditerranéen, prix continentaux, prix atlantiques à la fin du XVII^e^ siècle*, dans *Rev. de Econ.*, IV-2 (juin 1951), pp. 63-69.

RIBEIRO, O. *Cultura do milho, economia agrária e povoamento,* dans *Biblos,* XVII (1941).

SERRÃO, Joel. *Le blé des îles atlantiques. Madère et Açores aux XVe et XVIe siècles,* dans *Annales,* 1954, pp. 337-341.

IDEM. *Sobre o trigo das ilhas,* dans *Rev. das Artes e da Hist. da Madeira,* vol. I, nº 2.

### F) Les autres produits

DEFFONTAINES, Pierre. *L'introduction du bétail en Amérique Latine,* dans *Cahiers d'Outre-Mer,* janvier-mars 1957, pp. 5-22.

ENJALBERT, Henri. *L'Alto Douro; les vins de Porto,* dans *Cahiers d'Outre-Mer,* octobre-décembre 1949, pp. 289-312.

FERREIRA, J. A. Pinto. *Os preços no Porto,* dans *Bol. Cult. da Câmara Municipal do Porto,* 1960.

LANGHANS, F. P. Almeida, *Apontamentos para a história do azeite em Portugal,* Lisbonne, 1949, 201 pp. in-8º et planches. Extrait du *Boletim da Junta Nacional do Azeite.*

MONTEIRO DA COSTA, A. *Algumas notas sobre bovinos domésticos na expansão portuguesa no mundo,* dans *Congresso de Hist. da Exp. Portg. no Mundo, Estudos Gerais,* t. II, pp. 125-131.

MAURO, F. *Economie et budget à Madère* (*1590-1640*), dans *Annales,* 1952.

QUIRINO DA FONSECA. *Nótulas sobre o vestuário em Portugal na Idade Média,* dans *Mem. Acad. Sc. Lisboa,* t. I, pp. 227-255.

SERRÃO, Joel, *Rendimentos das alfândegas do arquipélago da Madeira* (*1581-1587*). Article dactylographié.

BELOTTI, Giancarlo, *Le tabac brésilien aux XVIIe-XIXe siècles.* Thèse, Paris X, 1973.

## 3. Structures et Conjoncture

### A) Monnaie

AZEVEDO, J. Lúcio de. *La monnaie nationale et ses variations jusqu'au temps de D. Jean V,* dans *O Instituto,* 75, pp. 409-436.

CAETANO DE SOUSA, A. *História genealógica da Casa Real, Provas,* t. IV, Coïmbre, 1947.

ELLIS, Myriam. *Pesquisas sobre a existência do ouro e prata no planalto paulista nos séculos XVI e XVII,* dans *Revista de História,* São Paulo, t. I, pp. 51-71.



MAURO, F. *Monnaie et conjoncture à Lisbonne au XVIIe siècle,* dans *Mélanges Febvre,* t. II, pp. 409-428, 1938.

REIS, Pedro Batalha. *Preçário das moedas portuguesas de 1140 a 1640,* Lisbonne, 1956.

SOMBART, S. *História monetária do Brasil colonial,* Rio, 1938, 340 pp. in-4º.

TEIXEIRA DE ARAGÃO. *Descripção geral e histórica das moedas cunhadas em nome dos reis de Portugal,* Lisbonne, 1874-1880, 3 vols. gr. in-8º. BN Paris : Op 64; 2e éd., Porto, 3 vols. 1966.

Plus récemment :

COSTA, N. C. da. *História das moedas do Brasil,* Porto-Alegre, 1973, 561 pp.

### B) Guerre sur mer, corsaires, pirates

AZEVEDO, P. de. *Doze cartas do Cardeal Rei D. Henrique,* dans *Revista de História,* 1919, pp. 107-108 (d'après les mss. de la BN de Lisbonne). La première lettre (1573) adressée au pape parle de la flotte.

BOTELHO DE SOUSA, *Subsídios para a história das guerras da Restauração no Mar e no Além-Mar,* vol. I, Lisbonne, 1940, 316 pp. in-8º et 1 carte hors texte.

*Leis sobre a Navegação e Possessões do Império,* Lisbonne, 1570-1573, 31 pp. in-16º, 1943 (Coll. « Pelo Império », Agência Geral das Colónias, Lisbonne).

RUMEU, A. *Piraterias y ataques navales contra las Islas Canarias,* Madrid, 1951, 5 vols.

VASCONCELOS, Everardo. *Piratas, corsários e aventureiros em Pernambuco,* dans *Arquivos,* Recife, tome I, pp. 203-230.

Parmi les travaux récents :

VAN HOBOKEN, W. J. *Witte de With in Brazilie. 1648-1649,* Amsterdam, 1955, XX + 324 pp, in-8º.

### C) Organisation juridique

1. Les organismes :

CAETANO, M. *Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Império Colonial,* Lisbonne, 1943.

MENDES DA LUZ, F. P. *O Conselho da India,* Lisbonne, 1952, 649 pp.

*Regimento das Casas das Indias e Mina.* Ed. par Damião Peres, Coïmbre, 1947, XVI + 175 pp. in-8°.

2. La Compagnie de Commerce du Brésil :

FITZLER, H. M. A. *Uberblick über die portugiesischen Ubersehandelsgesellschaften des 15.-18. Jahrhunderts,* dans *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte,* t. XXIV (1931), pp. 282-288, déjà très critiqué, cet article a été « réduit en miettes » par :

RAU, Virgína, et DIFFIE, Bailey W. *Alleged fifteenth century portuguese joint stock companies and the articles of Dr Fitzler,* dans *The Bull. of the Instit. of Histor. Research,* vol. XXVI (1953).

Le travail fondamental est celui de :

FREITAS, Gustavo de. *A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720),* dans *Revista de História,* São Paulo (avril-juin-juillet-sept.-oct.-déc. 1951), avec bibliographie; publié en tiré à part.

Y ajouter :

BOXER, Ch. R. *Padre António Vieira, SJ, and the institution of the Brazil Company in 1649,* dans *H.A.H.R.,* t. XXIX (novembre 1949), pp. 474-497.

## D) Autour du commerce

BOXER, Ch. R. *On a portuguese Carrak's Bill of Landing,* in 1625, dans *Biblos,* 1938, pp. 193-222.

IDEM. *The commercial letters book and testament of a Luso-Brasilian merchant, 1646-1656,* dans *Boletim de Estudios Latino-Americanos y del Caribe,* n° 18, juin 1975, pp. 49-56.

BELARD DA FONSECA, F. *Alfândegas e Guarda Fiscal. Resenha histórica,* Lisbonne, 1955, 60 pp.

CRUZ, A. A. F. da. *As sisas do Porto seiscentista,* dans *Biblioteca Portucalensis,* vol. III, pp. 5-22.

LENCASTRE, S. *Estudo sobre as portagens e as alfândegas em Portugal,* Lisbonne, 246 pp. in-8. (Ne dépasse pas 1570).

*Tabeliões de Lisboa entre os anos de 1580 e 1747 (Index das notas de vários ...),* BN Lisbonne, 4 vols. parus.

PEREIRA, J. M. Esteves, *A indústria portuguesa (Séculos XII a XIX),* Lisbonne, 1900, XXXIX + 42 pp. in-16°.

DIAS, Luiz Fernando de Carvalho. *Os lanifícios na política económica do Conde de Ericeira,* Lisbonne, 1954, 133 pp. in-8°.



MACEDO, Duarte Ribeiro de. *Discurso sobre a introdução das artes em Portugal,* 1675, publié dans A. Sérgio, *Antologia dos economistas ...,* pp. 241-325.

## E) Finances

BARBOUR, V. *Marine risks and insurance in the 17th century,* dans *Journal of Economic and Business History,* 1929, pp. 561-596.

RATTON, Jacome. *Recordações (1747-1810),* Coïmbre, 1920, XVIII + 350 pp.

AZEVEDO, P. de. *Empréstimo de 1631 destinado à recuperação de Pernambuco,* dans *Revista de História,* 1912, pp. 179-183, dont document.

BOXER, Ch. R. *José Pinto Pereira, vedor da Fazenda geral da India e conselheiro ultramarino del Rei D. João IV,* dans *Anais Acad. Portuguesa da História,* n° 7 (1942), pp. 75-118.

CAVALHEIRO, R. *La collaboration de la métropole dans la reconquête du Brésil,* dans *Congresso do Mundo Português,* vol. IX, t. I, pp. 289-336.

CRUZ, A. *La contribuition de la cité de Porto pour secourir Pernambouc,* dans *Congresso do Mundo Português,* vol. IX, t. I, pp. 261-266.

FIGUEIREDO FALCÃO, Luiz de. *Livro em que se contém toda a Fazenda ...,* Lisbonne, 1859 (éd. de l'œuvre de 1607), 270 pp. in-4°.

## F) Relations avec l'étranger

1. En général :

FERREIRA BORGES DE CASTRO, José. *Collecção de tratados, convenções, contratos e actos públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potências,* 29 vols., Lisbonne, 1856.

BIKER, Júlio Firmino Judice. *Suplemento à Collecção dos tratados, convenções, contratos e actos públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as potências desde 1640,* 11 vols., Lisbonne, 1880 (suite du précédent).

PRESTAGE, E. *The diplomatic relations of Portugal with France, England and Holland from 1640 to 1668,* Watford, 1925, XIII + 237 pp. in-8°. Trad. port. : Coïmbre 1928, XVII + 263 pp. in-8°.

BRASÃO, Eduardo. *A Restauração. Relações diplomáticas de Portugal de 1640 a 1668,* Lisbonne, nouvelle éd., 480 pp. in-8°.

VERLINDEN, Ch. *Les origines de la civilisation atlantique,* Paris, 1966, 473 pp.

2. Avec l'Espagne et son Empire :

GIRARD, A. *Les étrangers en Espagne aux XVI^e et XVII^e siècles*, dans *Annales*, 1933.

GORIS, A. *Les colonies marchandes méridionales d'Anvers au XVI^e siècle*, Louvain, 1926.

CANABRAVA, A. Piffer. *O comércio português no Rio da Prata. 1580-1640*, São Paulo, Fac. Fil., 1944, 174 pp + 1 carte hors texte. C.r. de F. Braudel dans *Annales*, 1948.

Les travaux de E.J. HAMILTON et de H. et P. CHAUNU sur Sévile, sans lesquels on ne peut rien comprendre à l'Atlantique.

Cf. aussi MORINEAU, Michel. *Des métaux précieux américains au XVII^e et au XVIII^e siècles et leur influence*, dans *Bull. Soc. Hist. Moderne*, XV-18, 1947, pp. 17-33.

3. Avec la France :

MOLLAT, M. *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, Paris, 1952, et sa bibliographie.

VAUX DE FOLETIER, F. de. *Les Portugais à Rouen du XVII^e au XVIII^e siècle*, dans *Congresso do Mundo Português*, t. VII, 1940, pp. 521-535.

MATHOREZ, J. *Notes sur les Espagnols et les Portugais à Nantes*, dans *Bull. Hisp.*, t. XV (1912-1913), 98 pp.

TROCMÉ et DELAFOSSE. *Le Commerce Rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e siècle*, Paris, 1952, 231 pp.; cf. la bibliographie.

MESCHINET DE RICHEMOND, L.M. de. *Les Portugais à la Rochelle*, Bordeaux, 1884, 14 pp. in-8°. BN Paris : LK⁷ 24.203.

CARVALHO, A. *Os Portugueses em Bordeus durante o século XVIII*, dans *O Instituto*, vol. 91 (1937), pp. 452-480.

RAMBERT, G. *Histoire du Commerce de Marseille*, t. IV : *1599 à 1789*, Paris, 1954.

REVAH, I.S. *Le Cardinal de Richelieu et la Restauration de Portugal*, Lisbonne, 1950, 40 pp.

RICARD, R. *Le Brésil dans la littérature française au XVI^e siècle*, dans *Revista de História*, vol. XI, 1922, pp. 123-124.

IDEM. *Le Brésil dans la littérature française au XVII^e siècle*, dans *Revista de História*, vol. XII, 1923, pp. 63-73.



SERPA, Ferreira de. *Uma colónia Francesa na Ilha de Faial no século XVII*, dans *Anais da Acad. Port. da História*, t. IX (1945), pp. 209-231.

SOARES DE AZEVEDO, J. *Duas notas para a História do Comércio*. I. *Sobre o comércio francês em Lisboa em 1585*, pp. 203-209; II. *Sobre o comércio de La Rochelle com os Açores no século XVII*, pp. 209-213 (cité plus haut), dans *Revista Port. de História*, vol. III (1947).

IDEM. *Note sur les consuls français à Lisbonne et leurs attributions à la fin du XVI^e et au début du XVII^e siècle*, dans *Revue Historique*, t. CCV (avril-juin 1951), pp. 238-242.

IDEM. *Os Açores e o Comércio do Norte no final do século XVII*, dans *Boletim do Arquivo Distrital de Angra do Heroísmo*, vol. II, n^os 4-5, 1953.

IDEM. *Uma memória francesa sobre o comércio de Portugal no século XVII*, dans *Revista da Faculdade de Letras de Lisboa*, t. XVII, 2^e série, n° 3.

IDEM. *Notas e documentos sobre o comércio de La Rochelle com a Terceira no século XVII*, dans *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, vol. VI, 1948, 23 pp.

JULIEN, Ch.A. *Les voyages de découverte et les premiers établissements (XV^e et XVI^e siècles)*, Paris, 1948, 533 pp. in-8°. (*Colonies et Empires*, 3^e série : *Histoire de l'expansion et de la colonisation française*).

MATHIAS DE ST. JEAN (Jean Eon, en religion le P.). *Le commerce honorable ou Considérations politiques contenant les motifs de nécessité*, etc., Nantes, 1646, 361 pp in-4°. BN Paris : 3 exemplaires : V 12 087 *bis*; V 13 578; Rés. V 1754.

4. Avec l'Angleterre :

CHAPMAN, A.B.W. *Commercial relations of England and Portugal. 1487-1807*, dans *Transactions Royal Historical Society*, 3^e série, t. I, pp. 157-179.

PRESTAGE, E. *The diplomatic relations of England and Portugal, from 1640 to 1668*, Watford, 1925, 36 pp. in-8°.

SHILLINGTON, V.M., et CHAPMAN, A.B.W. *The commercial relations of England and Portugal*, Londres, 1908. BN Paris : 8° V 32 322.

LODGE, R. *The English factory at Lisbon*, dans *Transactions Royal Historical Society*, 3^e série, t. XVI (1933), pp. 310-247.

MANCHESTER, Alan K. *British preeminence in Brazil, its rise and decline*, Chapel Hill, 193, 371 pp. in-8°; surtout le chap. I^er.

DAVIS, R. *English Foreign Trade. 1660-1700*, dans *Econ. Hist. Rev.*, décembre 1954, pp. 150-166.

LIVERMORE, H. V. *Privilege of an Englishman in Portugal*, dans *Atlanta*, vol. 2, nº 2 (avril 1954), pp. 1-21.

BEIRÃO, Caetano. *As negociações para o casamento da Infanta D. Catarina com Carlos II da Inglaterra*, dans *Anais Acad. Port. da História*, nº 7 (1942), pp. 461-490 + 2 pl. hors texte.

SIDERI, S. *Trade und Power. Informal Colonialism in Anglo-Portuguese Relations*, Rotterdam, 1970, XI + 256 pp.

On peut y ajouter quelques « pamphlets » :

*The State of the English sugar trade with that of Portugal*, British Museum : Tracts relating to various trades, item 265, 1689.

*Where as the Portugal Trade is very advantageous*, 1695. Pamphlet 816 in 11 (9110).

WHITWORTH, Sir. C. *State of the trades of Great Britain in its imports and exports from 1697*, Londres, 1776. (Cf. copie au Public Record Office : BT 6/185).

5. Avec la Hollande :

BLOCK, P. J. *Mémoire touchant le commerce et la navigation des Hollandais (d'Isaak Loysen)* (1699), dans *Bijdragen van het historisch Genootschap*, fasc. 24 (Amsterdam, 1903), pp. 221-342.

NANNINGA UITTERDIJK, J. *Eeen Kamper Handelshuis te Lissabon* (*1572-1594*), Zwole, 1904, gr. in-8º (Dans les références : *Kamper* ...).

KERNKAMP. *De Handel op den vijand* (*1572-1609*), t. I. *1572-1588*, Utrecht, s.d., V + 257 pp. in-º, carte. BN Paris : 8º O Utr. ph 373.

CHRISTENSEN, A. E. *Dutch trade to the Baltic about 1600*, La Haye, 1941.

SELLIN, Th. *Pioneering in Penology : the Amsterdam houses of correction in the 16th and 17th centuries*, Philadelphie, 1944, VIII + 125 pp. in-8º.

POSTHUMUS, N. W. *Inquiry into the history of prices in Holland*, Leyde, 1946, 660 pp. in-4º.

VAN DILLEN, *Amsterdam. Marché mondial des métaux précieux*, dans *Revue Hist.*, t. 152 (1926), pp. 194-201 (résumé d'un article paru dans *The Economist* de 1923).

Sur les Juifs :

MENDES DOS REMÉDIOS, J. *Os judeus portugueses em Amsterdam*, Coïmbre, 1911, 218 pp. in-8º. BN Paris : 8º M 19 983.



SILVA ROSA, G. S. da. *Geschiedenis der Portugissche Joden te Amsterdam. 1593-1925*, Amsterdam, 1925, in-8º.

VAN DILLEN. *Les Juifs d'Amsterdam et le Brésil au XVII^e^ siècle*, dans *Tidjschrift voor Geschiedenis*, 1935, p. 4.

WIZNITZER, T. *Jewish Soldiers in Dutch Brazil. 1630-1654*, dans *Publ. Am. Jew. Hist. Soc.*, 46 : 1, septembre 1956, pp. 40-50.

Des pamphlets de la Bibliothèque Royale de La Haye, nous citerons :

*Epistola Gasparis Dias Ferreira in carcere unde erupit, scripta die 17 august 1649*, Bibl. Royale, Pamphlet 6467 a. (Cf. *Rev. Inst. Hist. Bahia*, nº 32, avril 1885, p. 89).

6. Autres pays :

PRESTAGE, E., et MELLANDER, E. *The diplomatic and commercial relations of Sweden and Portugal from 1641 to 1670*, Watford, 1930, 124 pp. in-8º, 5 portraits. Trad. portugaise : Porto, 1943, 149 pp. in-8º.

DURVAL PIRES DE LIMA. *As relações de Portugal com a Suécia durante a Restauração*, dans *Anais da Acad. Portuguesa da História*, nº 7 (1942).

KELLENBENZ, H. *Unternehmerkräfte im Hamburger-Portugal- und Spanienhandel. 1590-1625*, Hambourg, 1954, 424 pp. in-8º

BRAUDEL, F., et ROMANO, R. *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne* (*1547-1611*), Paris, 1952, 127 pp. in-8º.

BRAUDEL, F. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Colin, 2e éd., 2 vols., 1966[1].

HOLANDA, S. Buarque de. *Os projetos de colonização e comércio toscanos no Brasil ao tempo do Grão Duque Fernando I. 1587-1609*, dans *Revista de História*, 35 : 7, juillet-septembre 1967, pp. 61-80.

JACOB, E. G. *Deutschland und Portugal. Ihre kulturellen Beziehungen. Rückschau und Ausblick. Eine Bibliographie*, Leyde, 1961, 88 pp.

## G) Trafic des ports

AZEVEDO, P. *A marinha mercante do Norte de Portugal em 1552* (*com documentos*), dans *Arq. Hist. Port.*, 1904, pp. 241-253.

[1] Cependant les références utilisées par nous sont prises dans la première édition, 1 vol., Paris, 1949.

BONACCORSI, F. *O comércio nos portos de Lisboa, Setúbal e Porto nos fins do século XVII conforme um documento italiano (1674)*, dans *Bol. Soc. Geog. de Lisboa*, 53e série, nos 9-10, pp. 337-345.

RAU, Virgínia. *Subsídios para o estudo do movimento dos portos de Faro e Lisboa durante o século XVII*, dans *Anais Acad. Port. da História*, t. II, 5 (Lisbonne, 1954), pp. 199-277.

ROCHA, António dos Santos. *Materiaes para a história da Figueira nos séculos XVII e XVIII*, Figueira, 1893, 272 pp. in-8° + 1 plan hors texte; nouvelle édition: 1955, 266 pp.

## C. SUPPLEMENT BIBLIOGRAPHIQUE

ALBUQUERQUE, Cleonir Xavier de. *A remuneração de serviços da guerra holandesa: a propósito de um sermão do Padre Vieira*, Recife, 1968, 132 pp.

ALENCASTRO, Felipe de. *La traite négrière et les avatars de la colonisation portugaise au Brésil et en Angola. 1550-1825*, dans *Cahiers du CRIAR*, Paris, no 1, 1981, pp. 1-69.

ALMEIDA, Luís Ferrand de. *Aclimatação de plantas do Oriente no Brasil*, dans *Revista Portuguesa de História*, vol. 15, 1975, pp. 339-481.

AMARAL, Antônio Barreto do. *Afonso Sardinha: um vereador do século XVI*, dans *Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, vol. 41, fasc. 178, juillet-septembre 1968, pp. 37-71.

AZEVEDO, Thales de. *Igreja e Estado em Tensão e Crise: A Conquista Espiritual e o Padroado na Bahia*, São Paulo, 1978, 179 pp.

BARDWELL, Ross Little. *The Governors of Portugal South Atlantic Empire in the 17th century: Social background, Qualifications, Selection and Reward*, University of California, Santa Barbara, PhD, 1974, 281 pp. Microfilm: HEM 75-11487.

BOYAJIAN, James Charles. *Portuguese Bankers at the Court of Spain. 1626-1650*, New Brnuswick, 1983.

IDEM. *The «Carreira da India». 1580-1640: Private Trade and Merchants of Lisbon* (en préparation).

BRAUDEL, F. *Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme. XVe XVIIIe siècles*, Paris, 3 vols., 1979.

CARRÉ, A. *Vitamine C et scorbut dans l'histoire maritime*, dans *La Revue Maritime*, no 316, juillet 1976, pp. 812-831.

COSTA, Ney Chrysóstomo da. *História das Moedas do Brasil*, Porto Alegre, 1973.



CRUZ, Ernesto. *História do Pará*, 2 vols., Belém, 1973.

DAVIS, Ralph. *The rise of the Atlantic economies*, New York, 1973, 352 pp. (World Econ. Hist. I).

DIFFIE, B., et WINIUS, G. *Foundations of the Portuguese Empire. 1415-1580*, Minnesota-Oxford, 1977 (Europe and the World in the Age of the Expansion, vol .I).

DUTRA, Francis A. *Matias de Albuquerque and the defense of Northeastern Brazil. 1620-1626*, dans *Studia*, Lisbonne, no 36, juillet 1973, pp. 117-166.

IDEM. *Notas sobre a vida e morte de Jorge de Albuquerque Coelho e a tutela de seus filhos*, dans *Studia*, Lisbonne, no 37, 1973, pp. 261-286.

FERREIRA, Arthur. *História Geral do Rio Grande do Sul: 1503-1974*, 4e éd., Porto Alegre, 1974, 285 pp.

FERREZ, Gilberto. *O Rio de Janeiro e a defesa do seu porto. 1555-1800*, Rio, 1972, 232 pp.

*Fontes para a História do Antigo Ultramar Português*, vols. I et II, Lisbonne, 1982.

FREITAS, Décio, *Palmares: A Guerra dos Escravos*, Rio, éd. révisée, 1978, 199 pp.

GADELHA, Regina Maria A. F. *As missões jesuíticas do Itatim*, Rio, 1980.

HANSON, Carl A. *Dissertations on Luso-Brazilian topics: a bibliography of dissertations completed in the United States, Great Britain and Canada, 1892-1970*, dans *The Americas*, vol. 30, fasc. 2, 1973, pp. 251-267.

IDEM. *Dissertations on Luso-Brazilian topics: a bibliography of dissertations completed in the United States, Great Britain and Canada, 1892-1970*, dans *The Americas*, vol. 30, fasc. 3, 1974, pp. 373-403.

IDEM. *Monopoly and Contraband in the Portuguese Tobacco Trade, 1624-1702*, dans *Luso-Brazilian Review*, 19, hiver 1982, pp. 149-168.

IDEM. *The European «Renovation» and the Luso-Atlantic Economy. 1560-1715*, dans *Review*, avril 1983, à paraître.

HÖNER, Urs. *Die Versclavung der brasilianischen Indianer. Der Arbeitsmarkt in portugiesisch Amerika im XVI Jahrhundert*, Zurich, 1980.

IRIA, Alberto. *Inventário geral dos Códices do Arquivo Histórico Ultramarino apenas referentes ao Brasil: fontes para a história luso-brasileira*, dans *Studia*, no 18, 1966, pp. 41-191.

JOYCE Jr., J. N. *Spanish Influence on Portuguese Administration: A Study of the Conselho da Fazenda and Habsburg Brazil. 1580-1640*, University of South California, PhD, 1974, 455 pp. Microfilm: HEM 75-19018.

KELLENBENZ, Hermann. *Die Zuckerfazenda in Rahmen der Brasilianischen Kolonialwirtschaft*, dans *Die lateinamerikanische Hacienda*, Diessenhofen, 1979, pp. 173-201.

IDEM. *Relações econômicas entre Antuérpia e o Brasil no século XVII*, dans *Rev. de História*, São Paulo, 37/76, oct.-déc., 1968, pp. 293-314.

LANG, James. *Portuguese Brazil: The King's Plantation*, New York, 1979, XIV + 266 pp.

LAPA, José Roberto do Amaral. *O Brasil e as drogas do Oriente*, dans *Studia*, nº 18, 1966, pp. 7-40.

LÉRY, Jean de. *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil* (Ed. J.-Cl. Mousot), Genève, 1975.

LIMA, Dr. Helder de Sousa. *Os Açores na Economia Atlântica*, Université de Lisbonne, 1960. Thèse non publiée.

LISBOA, João Francisco. *Crônica do Brasil colonial: apontamentos para a história do Maranhão*, Petrópolis, 1976, 631 pp.

McBRIDGE, G.K. *The politics of econ. exp. English Econ. and Diplom. Relat. with Portugal and Incursions into the Portuguese Overseas Empire. 1550-1590*, University of Cincinnati, Ohio. PhD, 1976, 228 pp. Microfilm: HEM 76-255505.

MARTINS, Wilson. *História da inteligência brasileira*, vol. I, *1550-1794*, São Paulo, 1976, 585 pp.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Etre esclave au Brésil. XVI$^e$-XIX$^e$ siècle*, Paris, 1979, 317 pp.

MAURO, Frédéric. *Porto et le Brésil (1500-1800)*, dans *Revista de História*, vol. II, Porto, 1979, pp. 5-18.

MEIRELES, Mário M. *História do Maranhão*, DASP, 1960, 395 pp.

MELLO Neto, João Cabral de. (Ed.). *O Arquivo das Índias (de Sevilha) e o Brasil*, Rio, 1966, 779 pp.

MELLO, Evaldo Cabral de. *Uma relação dos engenhos de Pernambuco em 1655*, dans *Rev. do I.A.H.G.P.*, Recife, vol. 48, 1976, pp. 157-169.

IDEM. *Canoas do Recife: um estudo de microhistória urbana*, dans *Rev. do I.A.H.G.P.*, Recife, vol. 50, 1978, pp. 67-103.

MELLO, Evaldo Cabral de, et AMARAL Jr., Rubem. *Um folheto popular espanhol do século XVII sobre a armada do Conde da Torre*, dans *Rev. do I.A.H.G.P.*, Recife, vol. 52, 1979, pp. 217-231.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de (Ed.). *Raízes da formação administrativa do Brasil*, 2 vols., Rio, 1972, 929 pp.

MESGRAVIS, Laima. *A Santa Casa de Misericórdia de São Paulo (1599?-1884)*, São Paulo, 1976.



MONT'ALEGRE, Omen. *Açúcar e capital*, Brasília, 1974, 275 pp.

MORÃO, Simão Pinheiro. *Queixas repetidas em ecos dos Arrecifes de Pernambuco contra os abusos médicos que nas suas capitanias se observam tanto em dano das vidas de seus habitadores.* Leitura, explicação e nótulas de Jaime Walter, Lisbonne, 1965, 180 pp.

MORINEAU, Michel. *Or brésilien et gazettes hollandaises*, dans *Rev. d'Hist. Moderne et Contemporaine*, vol. 25, 1978, pp. 3-60.

Museu do Açúcar, Recife. *História Social da agroindústria canavieira*, por diversos conferencistas, Recife, 1974, 127 pp.

NOVINSKY, Anita Waingort. *Inquisição, inventários de bens confiscados a Cristãos-Novos. Fontes para a história de Portugal e do Brasil (Brasil, século XVIII)*, Lisbonne, 1977, 286 pp.

PINHO, José Wanderley de Araújo. *História social da cidade do Salvador*, vol. I, *1549-1650*, Salvador, 1968, 281 pp.

PINTO, G. Hércules. *Calabar o patriota*, Rio, 1976, 183 pp.

RIBEIRO, Lourival. *Medicina no Brasil colonial*, Rio, 1971, 211 pp.

RIBEIRO, S. *O Padre António Vieira e os colonos ilhéus no Brasil*, dans *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, nº 2, 1944, p. 299.

RODRIGUES, José Honório. *História da História do Brasil*. 1.ª parte: *Historiografia Colonial*, Rio, 1979, XXII + 534 pp.

RUSSELL-WOOD, A.J.R. *Women and society in colonial Brazil*, dans *Journal of Latin-American Studies*, 9/1, mai 1977, p. 134.

SALVADOR, José Gonçalves. *Cristãos-Novos, Jesuítas e Inquisição (Aspectos de sua atuação nas capitanias do Sul, 1530-1680)*, São Paulo, 1969.

SCHNEIDER, Jürgen. *Le Brésil: du cycle de l'or au cycle du café. 1500-1850. Une vue d'ensemble*, dans *Lateinamerika Studien 4. Aktuelle Perspektiven Brasiliens*, Munich, 1979, pp. 9-36.

SCHWARTZ, Stuart B. *Resistance and accomodation in 18th century Brazil. The slaves view on slavery*, dans *HAHR*, 57, nº 1, fév. 1977, pp. 69-81.

SCHWARTZ, Stuart B. (Ed.). «*A governor and his image in baroque Brazil: the funeral eulogy of Afonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça*» *de Juan LOPES SIERRA*, Minneapolis, 1979, X + 216 pp.

SCHWARTZ, Stuart B. *Patterns of Slaveholding in the Americas: New Evidence from Brazil*, dans *The American Historical Review*, vol. 87, nº 1, fév. 1982, pp. 55-86.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *O Rio de Janeiro no século XVI*, 2 vols., Lisbonne, 1965.

SIQUEIRA, Sonia A. *A Inquisição Portuguesa e a Sociedade Colonial*, São Paulo, 1978, 397 pp.

SMITH, David Grant. *The Mercantile Class of Portugal and Brazil in the 17th Century: a Socio Econ. Study of the Merchants of Lisbon and Bahia. 1620-1690*, The University of Texas, Austin, PhD, 1975, 452 pp. Microfilm: HFM 76-14519.

SMITH, D.G., et FLORY, Rae. *Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries*, dans *Hispanic American Historical Review*, nº 58, nov. 1978, pp. 571-594.

*Trabalho livre e trabalho escravo*, vol. I. Anais do VI Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História, São Paulo, 1973.

VAN BALEN, W.J. *O Prior do Crato e o Brasil*, dans *Rev. do Instit. Hist. e Geográfico Brasileiro*, nº 294, 1971, pp. 190-202.

WILLIAMS, R.J. Luke. *The Oliveira Lima Library*, dans *Lib. Q.*, vol. 37, fasc. 3, 1967, pp. 279-283.

# ABREVIATIONS

N.B.: Nous n'indiquons que les plus importantes ou les plus difficiles. Les autres se comprendront d'elles-mêmes après lecture de la section « Sources et Bibliographie ».

| | | |
|---|---|---|
| BA . . . . . . . . | = | Bibliothèque d'Ajuda. |
| BA *Inventaire* . . . | = | Inventaire C.A. FERREIRA des manuscrits de la Bibliothèque d'Ajuda, concernant l'Amérique du Sud. |
| AD Ponta Delgada . | = | Arquivo Distrital de Ponta Delgada. |
| AHU . . . . . . | = | Arquivo Histório Ultramarino. |
| AN . . . . . . . . | = | Archives Nationales. |
| ANTT . . . . . . | = | Arquivo Nacional da Torre do Tombo. |
| *Atas Bahia* . . . . | = | *Atas da Câmara* (Publication de la Municipalité de Salvador). |
| BM . . . . . . . . | = | British Museum. |
| BN . . . . . . . . | = | Bibliothèque Nationale. |
| *Bol. Fac. Fil.* . . . | = | *Boletim da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo.* |
| *Bol. Ger. Col.* . . . | = | *Boletim Geral das Colónias* ou *Boletim da Agência Geral das Colónias.* |
| *Bol. Soc. Geog. Lis.* | = | *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa.* |
| *Bras.* . . . . . . . | = | *Brasiliana* (São Paulo, Editora Nacional). |
| *Coll. Chron.* . . . . | = | *Colecção Chronologica de legislação portuguesa* d'ANDRADE E SILVA. |
| C.º U.º . . . . . . . | = | Conselho Ultramarino. |
| *Doc. Bras.* . . . . | = | *Documentos Brasileiros.* |
| *Doc. Hist.* . . . . | = | *Documentos Históricos.* |
| *Elem. Lisboa* . . . | = | *Elementos para a história do município de Lisboa.* |
| *H.A.H.R.* . . . . . | = | *Hispanic American Historical Review.* |
| HS . . . . . . . . | = | Hakluyt Society (Londres). |
| *Iinst. Hist.* . . . . | = | *Instituto Histórico.* |
| *Kamper* . . . . . | = | J. NANNINGA UITTERDIJK, *Een Kamper Handelshuis te Lissabon. 1572-1594.* |
| *Mem. Acad. Sc.* . . | = | *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa.* |
| Rec. Off. . . . . . | = | Royal Record Office (Londres). |
| *Rev. Hist.* . . . . | = | *Revista de História.* |

# POIDS ET MESURES

## I. MESURES DE CAPACITÉ

Selon la « carta de lei » de Almeirim de 1575, on doit utiliser les mesures suivantes :

1º pour les denrées solides :

| | |
|---|---|
| *fanga* . . . . . = | 4 *alqueires* |
| *alqueire* . . . . = | 13 litres 800 à 18 litres selon les régions[1]. A Lisbonne : 13 litres 800. |
| demi-*alqueire* . . = | ½ *alqueire* |
| *quarta* . . . . . = | ¼ *alqueire* |
| *outava* . . . . . = | ⅛ *alqueire* |

2º pour les liquides :

| | |
|---|---|
| *almude* . . . . . = | 12 *canadas* = 1 *alqueire* |
| demi-*almude* . . = | 6 *canadas* |
| *canada* . . . . . = | 1 *canada* |
| demi-*canada* . . = | ½ *canada* |
| *quartilho* . . . . = | ¼ *canada* |
| demi-*quartilho* . . = | ⅛ *canada* |

La *botija* ne semble pas avoir de définition bien précise.

Toutes ces mesures sont rases[2]. En 1565 déjà le roi ayant généralisé la mesure rase, avait fait exception pour les Açores où on devait conserver la mesure comble (*de cógulo*) qui représente 8 *alqueires* de plus que la mesure rase par *moio*,

---

1. Costa Lobo, *História da Sociedade em Portugal*, I (Lisbonne, 1904), pp. 268-269 et 271. On peut ajouter aussi l'*exeque* qui vaut 4 *cazunguéis* soit 56 litres. Cf. Virgínia Rau, *A. C. Guerreiro*, p. 48.

2. Sebastião Francisco de Mendo Trigozo, *Memórias*, Academia das Ciências de Lisboa, V, p. 368 et Biblioteca Pública de Evora, cod. CIX/2-2, *Ley de D. Sebastião*...

avec le *milho*, et beaucoup plus avec du froment humide[3]. Le Nord du Portugal reste fidèle aux vieilles mesures[4].

Il faut citer aussi d'autres mesures plus importantes utilisées dans le commerce maritime :

| | |
|---|---|
| (sac) *saco* . . . = | 6 *alqueires* |
| (mui) *moio* . . . = | 60 *alqueires*[5] |
| (pipe) *pipa* . . . = | 26 *almudes* à Funchal et 27 à Machico, 25 à Lisbonne[6] |
| (tonneau) *tonelada* = | *cf.* H. et P. Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, t. I, pp. 132-141. Ce qu'ils disent peut s'appliquer hors d'Espagne. |

Enfin notons que ces mesures varient selon les régions de l'Empire. La *canada* du Brésil est égale à 3 fois ½ celle du Portugal[7]. L'*alqueire* brésilien 2 fois ½ l'*alqueire* portugais[8]. Cependant des étalons doivent exister en principe dans les différentes *ouvidorias*, tribunaux d'appel[9]. Les poursuites contre les « diminuidores das medidas » ne sont pas rares[10].

## II. MESURES DE POIDS[11]

| | |
|---|---|
| quintal . . . . = | 4 arrobes |
| arrobe . . . . = | 25 à 32 *arratéis* |
| *arratel* . . . . = | 12 à 16 onces = 1 livre portugaise |
| marc . . . . . = | 8 onces = 230 g 40 |
| once . . . . . = | 8 octaves |
| octave . . . . = | 72 grains |

3. AD Ponta Delgada, Canto I. 5 af. 39 : *Alvará derrogando a provisão régia de 4 de julho de 1565 que prohibia as medidas de seccos.*
4. *Cf.* note 2.
5. Dictionnaire de Morais, noms cités.
6. AD Funchal, *Vereações*, 17 juin 1623.
7. BN Paris, Fonds Portugais 25 (21), n° 53, f. 147 v°.
8. *Diálogos*, p. 179.
9. *Cf.* note 2, page précédente.
10. AHU, Reino, Maço I, 27 octobre 1623 : *De Santarém*... (affaire de blé) et *Elem. Lisboa*, t. V, p. 611. AD Funchal, *Vereações* : 15 février 1625; 24 janvier 1626; 16 et 20 septembre 1662; 21 février 1665. Sur le sol : Paris, Aff. Etr., Corr. Pol., Sup. I, p. 161, 2 août 1628. *Coll. Chron.*, p. 100, 9 septembre 1652.
11. Dictionnaire de Morais, noms cités.



## III. MESURES DE LONGUEUR[12]

| | |
|---|---|
| lieue marine . . = | 4 milles italiens |
| = | 3,197 milles marins actuels (de 1 852 m) |
| = | 5 920 m[13] |
| palme . . . . = | 22 cm (celle dite de Goa = 25 cm) |
| *vara* . . . . . = | 1,10 m |
| *rumo* . . . . = | 1,50 m |

## IV. MESURES HOLLANDAISES[14]

$$1 \text{ livre d'Amesterdam} = \frac{1}{28} = 0{,}49409 \text{ kg}$$

1 caisse de sucre du Brésil

avant 1609 = 350 livres d'Amsterdam
après 1609 = 450 »

1 caisse de sucre de São Tomé :

avant 1609 = 150 livres d'Amsterdam
après 1609 = 200 »

## V. MONNAIES[15]

Pour l'ensemble nous renvoyons à notre 2e chapitre sur la monnaie. Notons seulement ici la valeur du *real* en grammes d'argent fin (on ne tient pas compte de l'aloi qui reste constant) :

$$1570\text{-}1641 : \ 1 \textit{ real} = \frac{230{,}40}{2800} = 0{,}0822$$

$$1641\text{-}1643 : \ 1 \textit{ real} = \frac{230{,}40}{3400} = 0{,}0677$$

$$1643\text{-}1663 : \ 1 \textit{ real} = \frac{230{,}40}{4000} = 0{,}0576$$

12. Fontoura da Costa, *Bol. Soc. Geog. Lisb.* (sept.-oct. 1938), pp. 370-379.
13. Idem, *ibidem.*
14. Reesse, *Suycker*, p. LXXXI.
15. *Cf.* notre 2e chapitre sur la Monnaie, et la bibliographie.

$$1663\text{-}1668: \quad 1 \; real = \frac{230{,}40}{5000} = 0{,}0460$$

$$1668\text{-}1670: \quad 1 \; real = \frac{230{,}40}{5500} = 0{,}0410$$

En effet :

— Avant le 14 février 1641 le marc d'argent contient 2 800 réaux.

— Du 1er juillet 1641 au 8 juin 1643 le marc d'argent contient 3 400 réaux (dépréciation : 21 %).

— Du 8 juin 1643 au 22 mars 1663 le marc d'argent contient 4 000 réaux (dépréciation : 18 %).

— Du 22 mars 1663 au 12 avril 1668 le marc d'argent contient 5 000 réaux (dépréciation : 25 %).

— A partir du 12 avril 1668 le marc d'argent contient 5 500 réaux (dépréciation : 10 %).

En Hollande :

1 gulden = 20 stuivers
1 stuiver = 16 penningen [16]

16. Reesse, *Suycker*, p. LXXXI.

# AVANT-PROPOS A UNE SECONDE EDITION

*Sous un titre légèrement différent et qui montre mieux le rôle joué dans ce travail par le Nouveau Monde, le lecteur trouvera, en effet, ici une deuxième publication de ce qui fut, pour notre jury de thèse en 1957 et pour le public français en 1960, « Le Portugal et l'Atlantique au XVII<sup>e</sup> siècle, 1570-1670, Etude Economique ».*

*La science historique s'est beaucoup transformée en vingt ans. Ce qui n'était alors que mouvement d'avant garde est devenu pratique courante. Cependant le monde luso-brésilien n'en a pas profité autant qu'ont pourrait le croire. Une véritable histoire géographique, comprenant notamment une histoire des climats et des fleuves est encore à écrire pour cette région du monde. Pour que l'histoire sociale fasse un réel progrès il faut attendre encore le dépouillement systématique des procès de l'Inquisition et des inventaires des biens de* « processados ». *Les liens de famille entre négociants, fonctionnaires et maîtres des moulins, leurs liens financiers aussi restent en partie obscurs. Les études sur la traite et l'esclavage, pourtant abondantes n'ont pas encore dit leur dernier mot. Enfin l'étude des mentalités économiques est à peu près inexistante.*

*Cependant quelques grandes thèses françaises sur des sujets voisins — Chaunu, Silbert — les travaux fondamentaux des Portugais — Vitorino Magalhães Godinho, Joaquim Barradas de Carvalho entre autres —, les nombreux livres si riches et si neufs des collègues brésiliens, britanniques, nord-américains, ont apporté dans ces vingt dernières années des contribuitions décisives à la compréhension des grands problèmes économiques que nous avons abordés.*

*A tel point que notre livre mériterait d'être entièrement réécrit. Mais était-il raisonnable de se lancer dans une telle aventure, de ne pas attendre encore d'autres travaux, de ne pas laisser à des générations postérieures le soin de regarder avec un œil neuf l'empire lusitanien*

*d'une grande époque ? Nous avons répondu non. Nous avons pensé qu'il valait mieux, à partir du texte ancien, ouvrir sous forme de courtes notes complémentaires, de brèves références, les perspectives nouvelles offertes par les travaux récents. Sur un point seulement nous avons spécialement insisté : celui de la rentabilité de l'exploitation sucrière. Cet aspect nous paraît en effet fondamental pour la définition du capitalisme commercial — nous tenons à l'expression — dont notre thèse n'analyse qu'un exemple. Rappelons le ici, le terme de capitalisme commercial définit pour nous un certain système de* production, *dominé par les commerçants : production agricole, production industrielle, production des services et en particulier du transport que l'on a trop tendance à confondre avec l'acte commercial proprement dit.*

*Ainsi conçue cette nouvelle édition apparaîtra donc, encore plus que la première, comme un guide pour le chercheur. Mais l'auteur est encore plus convaincu qu'il y a vingt ans que le négoce tirait les ficelles et les profits de cette économie atlantique — une parmi les autres —.*

*Remercions la Fondation Calouste Gulbenkian et les Presses Universitaires de France qui, en nous publiant, rendent un nouveau service à la Recherche Historique française. Exprimons notre gratitude au Docteur José V. de Pina Martins, Directeur du Centre Culturel Portugais à Paris qui a assumé la lourde responsabilité de nous imposer une nouvelle fois à ses lecteurs.*

FREDERIC MAURO

# AVANT-PROPOS

*Toute ma gratitude va d'abord à mon maître Fernand Braudel, professeur au Collège de France, qui a pris la responsabilité de me confier ce sujet d'études. Avec sa « Méditerranée », il avait ouvert une voie. Cette œuvre fondamentale m'a toujours été présente à l'esprit, au long de mes recherches et de ma rédaction. Mais j'ai aussi profité largement de la sollicitude personnelle de son auteur. Sans lui mon travail était irréalisable.*

*Toute ma reconnaissance aussi à Ernest Labrousse, professeur à la Sorbonne, qui a accepté de prendre en charge ma thèse et a suivi avec bienveillance mes efforts dans le domaine de l'histoire et de la science économique. J'ai profité aussi des critiques de Victor L. Tapié, Roland Mousnier et Pierre Monbeig, professeurs à la Sorbonne, de l'attentive collaboration et de l'expérience statistique et économique de Jean Meuvret.*

*J'ai une grosse dette à l'égard de la Faculté de Lettres de Toulouse, de son doyen honoraire, Daniel Faucher qui a su créer, pour moi, cette atmosphère de sympathie et, plus matériellement, ce laboratoire de recherches historiques sans lequel mes propres recherches demandaient cinq ou six ans de plus — à l'égard aussi de son doyen actuel Georges Bastide, qui a si heureusement maintenu la tradition de son prédécesseur. Je dirai ailleurs tout ce que je dois à la section Luso-Brésilienne et en particulier à son ancien chef, Léon Bourdon, aujourd'hui professeur à la Sorbonne, qui a été mon initiateur à la langue, aux textes et à l'histoire portugaise, à son lecteur, Joaquim Veríssimo Serrão, avec qui depuis maintenant six ans je collabore. Mais surtout c'est, à la section d'Histoire, l'affection toute paternelle et compréhensive de Jacques Godechot, professeur d'histoire contemporaine, qui m'a permis d'unir toujours intimement mon enseignement et mes recherches et qui m'a ouvert l'esprit à ce qu'attendait de moi l'enseignement supérieur. C'est l'affection toute fraternelle de Philippe Wolf, professeur d'histoire médiévale,*

*dont j'avais jadis été l'élève, qui m'a permis de profiter de son expérience en histoire économique. Les encouragements et l'appui de l'un et de l'autre m'ont été un précieux secours.*

*Est-ce parmi les Portugais ou les Parisiens que je dois ranger Vitorino Magalhães Godinho, ancien professeur à l'Université de Lisbonne et maître de recherches au C.N.R.S. ? Il m'a initié aux archives portugaises et à l'histoire économique du Portugal et du Brésil. Il a bien voulu consacrer une partie importante de son temps à m'instruire, à discuter avec moi. J'ai tenu compte des remarques qu'il avait faites à la lecture de mon manuscrit. Chacun de leur côté, le professeur Damião Peres, le docteur Joel Serrão, le professeur Orlando Ribeiro, mon collègue et ami Albert Silbert m'ont initié à l'histoire de Madère, et Virgínia Rau, professeur à l'Université de Lisbonne, à l'histoire du sel et des trafics maritimes. Le professeur Ferreira d'Almeida a mis très aimablement à ma disposition les thèses de licence de ses étudiants. Le docteur Jorge de Faro m'a apporté une aide inappréciable. J'ai une pieuse pensée pour le regretté Veiga Simões avec lequel je me suis souvent entretenu des grands roblèmes de l'histoire portugaise. Enfin qui pourra dire ce que je dois au recteur Amzalak non seulement pour ce qu'il m'a apporté dans le domaine des doctrines économiques mais aussi pour les ressources inépuisables de sa chaleureuse hospitalité ?*

*A Coïmbre, j'ai rencontré de la part de la section d'histoire le meilleur accueil. Merci aux professeurs Lopes d'Almeida, Torquato Soares, Fernandes Martins et Peixoto. Au Brésil, les professeurs Gonçalves de Mello et Wanderley Pinho ont été mes guides, le premier pour Pernambouc, le second pour Bahia. A São Paulo, j'ai trouvé l'appui efficace de la Faculté de philosophie, de son directeur E. Simões de Paula, de sa section d'Histoire — en particulier Oliveira França, Nunes Dias, Myriam Ellis — de ses géographes, Aroldo de Azevedo et Ary França entre autres, de ses philosophes et sociologues et en particulier João Cruz Costa et Roger Bastide aujourd'hui professeur à la Sorbonne. J'ai eu l'accueil le plus symphatique d'Alice Piffer Canabrava, professeur à la Faculté des Sciences économiques, et du très érudit J. F. de Almeida Prado. En Angleterre, je suis très reconnaissant au professeur Charles Ralph Boxer, de l'Université de Londres, pour ses conseils, ses précieuses indications et son sens de la collaboration internationale.*

*Je dois remercier les musées, archives, bibliothèques, leurs conservateurs ou directeurs, leur personnel, qui se sont mis si aimablement à mon service. Au risque d'en blesser beaucoup en les oubliant, je citerai ici les docteurs Alberto Iria, directeur de l'Arquivo Ultramarino de Lisbonne, Belar da Fonseca, directeur de l'Arquivo da Alfândega, Artur Nobre de Gusmão, directeur de la Bibliothèque publique d'Evora, J. de Simas, directeur de l'Arquivo Distrital de Ponta Delgada, et le regretté Alvaro Manso de Sousa, conservateur de l'Arquivo Distrital de Funchal. Surtout comment exprimerai-je toute ma dette à l'égard de Manuel C. Baptista de Lima, directeur de l'Arquivo Distrital, Biblioteca e Museu d'Angra do Heroísmo, et mon initiateur à l'histoire des Açores ? L'accueil qu'il m'a réservé et fait réserver par les autorités de l'île Terceira a été particulièrement chaleureux. Cela pour le Portugal. Ajoutons, au Brésil, José Honório Rodrigues, directeur des Manuscrits à la Bibliothèque Nationale de Rio — et Sérgio Milliet, directeur de la Bibliothèque Municipale de São Paulo — en Espagne Miguel Bordonau, du Ministère de l'Education, et E. Sarrablo Aguareles, des Archives Nationales, Ramón Paz y Remolar, de la Bibliothèque Nationale, Ricardo Magdaleno, directeur général des Archives de Simancas — en Hollande, de J. W. Van Hoboken, des Archives Municipales d'Amsterdam, pour moi maintenant un ami, et de H. Hardenberg, des Archives Royales — aux Etats-Unis, du regretté W. B. Greenlee à qui j'avais été présenté par le professeur E. J. Hamilton et dont la collection, placée dans la Newberry Library de Chicago, m'a été largement ouverte. Les services culturels français à l'étranger, les directeurs des Alliances Françaises, le personnel diplomatique et consulaire français m'ont toujours apporté l'aide la plus efficace. Je citerai seulement Pierre Hourcade, attaché culturel et directeur de l'Institut Français à Lisbonne, Gabrielle Mineur et Lucien Pouessel, attaché culturel et attaché culturel adjoint à Rio, et Jean Girodon, lecteur à l'Université et directeur de l'Alliance Française de Coïmbre.*



*Les Instituts historiques et géographiques et les fondations de toutes sortes m'ont rendu les plus grands services. Citons les professeurs F. Ruellan et Virgílio Correa Filho ,du Conseil National Géograhique de Rio, Gil Maranhão et Miguel Costa Filho, de l'Institut du Sucre et de l'Alcool.*

*Le commandant Denoix a eu la patience de lire ma première partie et de m'écrire longuement ses critiques, dont j'ai tenu compte.*

*Enfin Ernesto Gonçalves, de Funchal, A. M. da Câmara Pereira, de Santa Maria dos Açores, la regrettée Luísa da Fonseca, de Lisbonne, et son frère Luís da Fonseca, Gwendolyn Cobb, de Fresno State Collège (Californie), Zepherino Paulo, chef du Service de Documentation de l'Instituto para a Alta Cultura de Lisbonne, Eolo Ramos, des services*

*culturels de Recife, A. M. Cardozo e Silva, de la municipalité de Salvador, Acácio Duarte Calvário, ingénieur à Lisbonne, ont contribué tous à leur manière, et parmi d'autres, au succès de mon travail.*

*Quant au financement de l'entreprise, il a reposé sur le C.N.R.S. et la Fondation Rockefeller, auxquels il faut ajouter la Fondation Bulteau-Lavisse de la Faculté des Lettres de Paris, la Maison Descartes d'Amsterdam et la Direction Générale des Affaires culturelles et techniques.*

FREDERIC MAURO

# INTRODUCTION

Malgré un titre ambitieux, le but de ce travail est limité : préciser un exemple d'économie coloniale à l'époque moderne et contribuer ainsi, dans une modeste mesure, à la connaissance du capitalisme commercial, facteur décisif de la vie du monde entre la fin du Moyen-Age et la révolution industrielle. La théorie du système capitaliste commercial est encore à écrire : cet essai n'est qu'une monographie préparatoire.

Cependant il a voulu répondre aux exigences de la science historique contemporaine : essai d'histoire économique, il a voulu être à la fois géographie, sociologie et théorie économiques du passé. Il a cherché à utiliser les ressources de la technologie et de la statistique et les concepts que la science sociale du présent mettait à sa disposition. Il ne les a, certes pas, appliqués brutalement, car les mots et les systèmes ont leur temps et ceux d'aujourd'hui ne doivent que suggérer au chercheur ceux qu'il crée pour l'investigation et la compréhension du passé.

A-t-il abouti ? L'auteur lui-même a été très déçu par l'écart entre ses désirs et ses résultats. L'historien de la France est placé, dès ses débuts dans la carrière, non seulement devant une documentation très abondante et très précise, mais aussi une bibliographie très riche. Les seules recherches vraiment originales auxquelles, sauf exceptions, il puisse encore se livrer, portent sur les registres notariaux, judiciaires, paroissiaux ou fiscaux, exploitables et exploités selon des méthodes très modernes, ou encore sur les archives privées dont la richesse concrète compense l'abstraite statistique de ces registres. Les archives publiques traditionnelles sont, en général, classées et inventoriées, souvent même dépouillées et utilisées depuis longtemps[1].

Au Portugal il n'en est rien. Longtemps ces archives y ont été laissées à l'abandon, malgré quelques bonnes volontés et quelques compétences. Ce n'est que depuis quelques années qu'une jeune et valeureuse équipe y met un peu d'ordre[2]. Son travail est loin d'être achevé. Certes, on ne l'a pas attendue pour écrire.

---

1. *Cf.* notre communication au Congrès d'Histoire de l'Europe, Mayence, mars 1955 : *Pour une théorie du capitalisme commercial*, dans *Vierteljahrschrift für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte*, t. 42 (1955), pp. 117-121.

2. *Cf.* notre bibliographie.

Dans le dernier tiers du XIXe siècle l'œuvre fondamentale d'Oliveira Martins, posait déjà les grands problèmes. L'auteur a compris que l'histoire ne pouvait se concevoir isolée des autres sciences sociales ni l'histoire du Portugal séparée de celle de la péninsule ibérique dans son ensemble. Les grands historiens ou essayistes de la première moitié du XXe siècle — António Sérgio par exemple — ont répandu avec beaucoup de brillant les idées de Martins. Tous les autres n'ont fait qu'exploiter et développer, s'appuyant sur des recherches érudites, les thèmes qu'il avait proposés. Un exemple de chercheur précis et minutieux est celui de Queiroz Velloso, le grand spécialiste de l'histoire diplomatique portugaise. Un autre, celui de David Lopes, représentant consciencieux des études musulmanes au Portugal [3]. L'entre-deux-guerres a vu la publication de deux grandes histoires du Portugal, l'une remarquable par ses développements institutionnels, l'autre par ses brillantes synthèses [4]. Mais la bibliographie de cette période est encombrée d'une série de travaux d'histoire-batailles au sens péjoratif que les Français ont donné à ce mot ou, pour employer l'expression d'un ami portugais, d'histoire héroïque, qui, quelques contributions honnêtes et quelques publications de textes mises à part [5], desservent plutôt l'histoire.

Cela pour l'histoire politique. Quant à l'économique, malgré les jalons posé pas Oliveira Martins, c'est une discipline assez récente au Portugal [6]. L'ouvrage maintenant classique de Lúcio de Azevedo — *Épocas de Portugal Económico* — est dépassé. Son idée de la décadence économique du Portugal depuis les Grandes Découvertes est controuvée. Comment une puissance moribonde aurait-elle pu créer le Brésil, « *o mundo que o Português creou* » ? [7] Sa notion de cycles (monarchie agraire, cycle de l'or ou du sucre), demeure un peu simple, nous le verrons [8]. Mais Lúcio de Azevedo a éveillé des vocations. Jaime Cortesão aussi : le maître a éclairé de points de vue lumineux quelques grands aspects de cette histoire, aux frontières de la géographie et de l'art nautique [9]. Enfin, Vitorino Magalhães Godinho et ses élèves sont en train d'apporter, grâce à de gros travaux d'archives poursuivis à la lumière d'instruments con-

3. Pour tout ce qui précède *cf.* V. Magalhães Godinho, *Annales E.S.C.* 1948 et *Rev. Hist.* 1955 et Ch. R. Boxer, *Atas do Colóquio Internacional...*, cités en bibliographie.

4. La première est celle de Fortunato de Almeida; la seconde une œuvre collective publie sous la direction de Damião Peres (*cf.* notre bibliographie).

5. Les travaux de Duarte Leite par exemple (*cf.* V.M. Godinho, *art. cité*, dans *Rev. Hist.*, p. 13) et les luxueuses publications de « roteiros » ou « artes de navegar » de l'Agence Générale d'Outre-Mer.

6. Pour tout ce qui concerne l'histoire économique *cf.* les articles de V.M. Godinho déjà cité.

7. L'expression est de Gilberto Freyre.

8. *Cf.* notre 3e partie, chap. V.

9. *Cf.* notre bibliographie. Signalons aussi l'apport, très riche, du regretté Veiga Simões à la connaissance des origines économiques de l'expansion portugaise.



ceptuels rénovés, une contribution qui apparaîtra d'ici quelques années comme décisive [10].

Cependant les travaux parus ne sont pas nombreux. Et encore sont-ils, en général, écrits en portugais, une langue qu'un Latin apprend vite, mais que beaucoup d'historiens même latins ne se sont pas donnée la peine d'apprendre. L'apport de l'historiographie économique portugaise à l'historiographie générale est donc resté inconnu à la plupart des professeurs d'histoire moderne des universités françaises ou étrangères [11].

L'historiographie brésilienne mériterait des remarques analogues. Pour nous en tenir à notre période et à l'histoire économique, les travaux de Roberto Simonsen, de Caio Prado Junior, d'Afonso d'Escragnoles Taunay sont d'excellentes mises au point, ouvrent des directions à la recherche, invitent à utiliser d'assez belles collections de documents, mais souvent sans le faire eux-mêmes [12]. Les archives sont, d'ailleurs, plus détériorées qu'au Portugal. Mais la nouvelle génération d'historiens — Alice Piffer Canabrava, Gonçalves de Mello Neto — promettent et déjà tiennent [13]. Que leurs efforts n'aient pas été perdus pour le monde, c'est, comme pour le Portugal, aux contacts entre universitaires de France et de ces pays qu'on le doit [14]. Et aussi aux rapports avec les cinq ou six chercheurs de langues anglaise, hollandaise ou germanique dont les brillants essais sont pleins de promesses [15].

D'autant plus difficile que nos documents se trouvent dispersés sur 30 000 kilomètres, notre travail est donc encore un travail pionnier : quelques recherches de première main qui paraîtront même parfois « d'avant-garde », mais aussi des mises au point, des exposés institutionnels, des rappels d'histoire traditionnelle : sans eux, le compte rendu de nos découvertes aurait ressemblé à un puzzle sans solution. C'est pourquoi il a fallu délibérément sacrifier — en ne lui consacrant que des

10. *Cf.* V.M. Godinho et son dernier ouvrage *Prix et Monnaies au Portugal*, Colin 1955, 373 pp. in-8° et planches. Pour Virgínia Rau et Joel Serrão, *cf.* leurs travaux cités en bibliographie. Jorge de Macedo a renouvelé l'étude de Pombal, par son livre sur *A situação económica no tempo de Pombal*, Lisboa 1951, 307 pp. in-16°. — Mário Soares, Barradas de Carvalho, António Saraiva se sont tournés vers l'histoire culturelle ou des idées. Dans ce dernier domaine on appréciera aussi les travaux de Luís de Matos et Joaquim Veríssimo Serrão. Pour les nombreux travaux publiés depuis 1960 voir notre bibliographie, du moins en ce qui concerne le XVIIe siècle. Pour le XVIe, se reporter aux bibliographies des plus récentes histoires du Portugal.

11. Ce que prouve, par exemple, la pauvreté de nos bibliothèques en ouvrages portugais. (Une partie des travaux de V.M. Godinho ont été publiés en français.)

12. *Cf.* notre bibliographie.

13. *Idem.*

14. Le rôle de la Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de S. Paulo a été capital.

15. Ch. R. Boxer en Angleterre, Van Hoboken en Hollande, H. Kellenbenz en Allemagne, Engel Sluiter et son équipe de l'Université de Californie, le R.P. Kiemen de l'Université Catholique de Washington, etc. Depuis 1960, le nombre de ces chercheurs et l'importance de leurs travaux, ont augmenté considérablement, comme le prouve notre bibliographie.

morceaux de chapitres — cette histoire sociale qui est la suite naturelle de l'histoire économique et le point de contact de celle-ci avec l'histoire religieuse ou culturelle. Pour la mener à bien, il faudra encore de longues années de recherches, malgré quelques tentatives remarquables mais trop générales ou trop partielles comme celles, par exemple, du très génial Gilberto Freyre pour le Brésil.

Notre étude est donc d'histoire économique au sens étroit du mot. Dans une première partie, volontairement courte, nous nous sommes efforcé de préciser les conditions géographiques et nautiques de l'économie coloniale portugaise dans l'Atlantique entre 1570 et 1670. Dans une seconde partie, — la plus volumineuse, la plus importante aussi de notre point de vue — nous avons essayé de dégager le rôle des grands produits. Dans une troisième, brève comme la première, nous nous sommes appliqué à dessiner les traits généraux et les mouvements d'ensemble. Pouvons-nous attirer l'attention sur deux ou trois aspects de la méthode qui nous a guidé ?

Premièrement : le souci de la précision quantitative, difficile à obtenir pour les périodes antérieures à 1700. Cette précision est, en général, conjoncturelle : dans l'état lacunaire de la documentation, la précision d'une variation est, en effet, plus accessible et plus sûre que la précision de la quantité variable. Encore faut-il prendre les chiffres avec toutes les précautions convenables. Aux erreurs du rédacteur ou du copiste, il faut ajouter ce qui échappe à son contrôle : contrebande pour les douanes ou fraude pour le fisc. Il faut surtout rappeler combien ce monde antérieur à 1670 est encore étranger à la science des chiffres et au dénombrement.

La faiblesse de la documentation statistique nous a souvent obligé à utiliser des détours, cherchant par exemple l'image de la conjoncture économique dans la conjoncture monétaire et surtout financière. L'image n'est pas toujours fidèle, mais rend des services. Elle se justifie plus ou moins selon les cas. Elle est d'autant plus délicate à interpréter que l'économie coloniale dont nous parlons est en grande partie une économie en nature ou une économie de guerre : monnaie et finances y jouent un rôle ou restreint ou très spécial.

Enfin, dernier aspect qui touche au style de notre recherche : nous avons voulu pratiquer au maximum le travail en équipe : l'appui des conseils et des leçons irremplaçables de nos maîtres, l'efficacité souriante et parfois très amicale des archivistes et bibliothécaires et de leurs adjoints, l'aide de nos collègues et de nos étudiants, français ou étrangers, le dévouement affectueux d'une collaboratrice plus proche encore ont fait de nous l'instrument, et de ce livre l'œuvre de tous.



*

Le Portugal est un Etat récent[16]. Longtemps, son histoire se confond avec celle de la péninsule ibérique. Comme la Castille ou l'Aragon, il a connu les grandes conquêtes, les grandes invasions — ibère, romaine, wisigothique, arabe — et aussi les grands commerces : grec, carthaginois, juif. Comme en Espagne et dans le Sud de l'Europe, la langue latine s'est substituée — et avec plus de pureté peut-être — aux idiomes préexistants.

Comme dans tous les pays méditérranéens, le droit romain a été adopté. Comme dans toute l'Europe, les Barbares — une minorité — ont constitué une noblesse militaire pour faire régner l'ordre et partager la production.

Comme l'Espagne aussi, le Portugal a connu la « reconquête » à partir du petit territoire des Asturies, resté chrétien. Dès le IX^e siècle, Alponse III d'Asturies reprend à la civilisation musulmane plusieurs villes situées sur le territoire de l'actuel Portugal. Au XI^e siècle, Alphonse VI de Léon atteint, un moment, Lisbonne. Mais ce n'est qu'au XII^e que le fils du comte Henri de Bourgogne, héritier de la *Terra Portucalense*, le premier comté portugais — sur les rives du Douro —, devient roi du Portugal, sous le nom d'Alphonse I^er, et occupe solidement le pays au Nord du Tage. C'est en 1249 que les Arabes sont définitivement chassés de d'Alentejo et de l'Algarve. Comme en Espagne, et plus vite qu'en Espagne, les terres musulmanes sont réoccupées, colonisées systématiquement et christianisées. Ainsi se crée, comme dans le reste de l'Espagne et de l'Europe, un monde double, militaire et paysan, où les villes jouent un rôle encore faible, où les tâches d'éducation, d'assistance, de christianisation, de réoccidentalisation, incombent à l'Eglise.

Cependant, isolé par le compartimentage péninsulaire, cet Etat portugais, prend très vite des caractères originaux. A la différence de ses contemporains du Continent, il connaît encore mois que l'Espagne le régime féodal. Il semble traverser l'époque féodale, un peu comme l'Angleterre, sans en être totalement bouleversé. Sans doute le pays est-il aux mains des *fidalgos*, mais ceux-ci ne doivent pas le service militaire au suzerain, qui les engage comme des mercenaires, en les payant. Le lien de dépendance est donc beaucoup plus fort que dans la France des Capétiens. Le roi n'a cessé de conserver la justice suprême et de l'exercer. Pas d'éclipse de l'Etat, simplement parce que l'Etat, récent, a été créé pour la « reconquête » avec tout le pouvoir et toute l'autorité qu'elle exige de lui. Par suite, l'autorité royale, qui caractérise en Europe le bas Moyen-Age est ici plus précoce qu'ailleurs. C'est vrai sous le règne des dynasties bourguignons, et encore plus sous celui de la famille d'Aviz et en particulier de Jean I^er (1385-1433) et de Jean II (1481-1495). La conscience nationale est plus précoce et plus vive. Elle s'est formée dans la

16. Pour la fin de ce chapitre *cf.* les histoires générales du Portugal et Lúcio de Azevedo, *Épocas de Portugal económico*, cités dans la bibliographie.

lutte contre les Maures, mais aussi dans le sentiment d'une différence avec les voisins orientaux. Elle s'est affirmée lors des tentatives de ceux-ci d'annexer à leur domination le petit royaume lusitanien, en particulier lors de la célèbre bataille d'Aljubarrota (1385) où le futur connétable, Nuno Alvares, a écrasé les Castillans.

Paradoxalement, cette précocité ne semble pas reposer sur l'industrie urbaine, comme en Italie ou en Flandres. Le Portugal, écrit Lúcio de Azevedo, est alors une monarchie agraire. Le roi est un grand propriétaire terrien, les nobles aussi. La noblesse n'est pas absolument hostile à l'unité péninsulaire. On l'a bien vu par son attitude prudente à la veille d'Aljubarrota. L'appui anglais et les troupes du duc de Lancastre suffisent-elles à expliquer la victoire ? Sans doute, l'économie est-elle agricole, fondée sur la seigneurie rurale et sur l'économie à demi fermée qu'elle suppose, sur l'absence, presque totale, de circulation monétaire. Mais la monarchie agraire est aussi une monarchie maritime; la pêche nourrit la population des côtes, et les salines de Setúbal et d'Aveiro ravitaillent l'Europe. Les premières grandes villes sont des ports. Il y a là l'annonce d'un commerce maritime avec la Méditerranée, la France, le Nord de l'Europe, l'Afrique du Nord même. Alors que les bourgeoisies industrielles n'arrivent pas à créer une conscience et une unité nationales en Flandres ou en Italie, c'est l'Océan qui fait le roi du Portugal, c'est lui le père de l'Etat national portugais. C'est lui qui met le Portugal en avance sur son temps.

Comme la Reconquête, l'expansion outre-mer est au cœur même de l'Etat portugais. Sans la première il ne serait pas né et sans la seconde il n'aurait pas survécu. D'où la précocité de cette *expansão quatrocentista* qui a pour théâtre le Maroc, puis l'Atlantique oriental, Madère, les Açores, les Iles du Cap Vert et du Golfe de Guinée, les côtes de l'Afrique. São Jorge da Mina est fondé en 1482 et le fleuve d'or qui traversait le Sahara vers l'Afrique du Nord est détourné au profit du roi marchand dont il augmente encore la puissance. Au même moment est découverte l'Angola, six ans avant que Bartolomeu Dias n'atteigne le Cap de Bonne-Espérance (1488).

Déjà brille la civilisation portugaise. La foi, très vive, a été stimulée par l'esprit de Reconquête puis par celui de la Croisade en Afrique du Nord. La langue portugaise, déjà bien formée, a remplacé le latin dans les textes juridiques. Elle s'honore déjà d'une poésie lyrique, les *Cantares de Amor* et les *Cantares de Amigo*, chantés par les troubadours, de longues chroniques, par exemple celles, assez officielles, d'Azurara, par qui nous connaissons les aventures des explorateurs. La presqu'île de Sagres, près du Cap Saint-Vincent est devenue, avec l'Infant Henri, le centre de la science nautique européenne. L'Université de Coïmbre est connue maintenant dans tout l'Occident.

*

Le Portugal a donc été à l'avant-garde de l'expansion européenne. On a discuté des motifs qui l'ont entraîné. Derrière la Croisade — défensive ou offensive — ou à côté d'elle, les facteurs économiques ont dû



jouer leur rôle. Noblesse à la recherche de terres pour ses cadets ? Marins et commerçants déjà habitués à la mer et avides de débouchés et de profits nouveaux ? Recherche de l'or, symbole même de la richesse au XVe siècle, quête des « épices » aux vertus rares et aux prix fabuleux ? Tout a joué dans l'audace des Grandes Découvertes. Les étapes en sont bien connues : en 1498, Vasco de Gama atteint Calicut; en 1500, Alvares Cabral découvre le Brésil; en 1511, Albuquerque prend Malacca et António de Abreu atteint les Moluques. En 1515, Ormuz devient portugaise; en 1534, Jean III distribue le Brésil à des capitaines donataires; en 1549, Tomé de Sousa arrive à Bahia comme gouverneur général du même Brésil, tandis qu'en Extrême-Orient Macao devient le relais de Malacca pour le commerce de Chine.

Ce second empire portugais — l'empire *Quinhentista* — est très différent du premier. L'Atlantique oriental — le Maroc, les îles, la Guinée — n'y joue plus qu'un rôle secondaire. Mina, l'Angola, les îles du Golfe de Guinée sont même situées en dehors de la grande voie de communication de l'Empire, celle qui, par le Cap de Bonne-Espérance, mène à Goa. Cet Empire commandé par le rythme des moussons est essentiellement commercial : d'abord échange de soieries, d'épices, de pierres précieuses contre l'argent, l'or ou les produits manufacturés européens, il devient bientôt commerce d'Inde en Inde — d'Ormuz, de Calicut ou Goa à Malacca, Macao et retour —, les navires portugais se substituant aux arabes comme intermédiaires entre Chinois, Malais, Hindous. Le Brésil, où le sucre viendra tardivement de Madère, est regardé avec mépris, tout juste bon à fournir, par une économie de « cueillette », ce bois-brésil dont se servent les teinturiers d'Europe. Seules les îles fournissent ces domaines à la fois de peuplement et d'exploitation déjà utilisés pendant l'expansion quatrocentiste, tandis qu'au Nord-Ouest les navires portugais vont pêcher la morue sur les bancs de Terre-Neuve.

L'expansion portugaise en Orient est une expansion capitaliste dont bénéficie en premier le roi, qui se réserve un monopole, qu'il partage à l'occasion avec des particuliers, même étrangers. Mais c'est un capitalisme de circulation, orienté vers les produits de luxe, qui représentent une grosse valeur sous un faible volume et rapportent de gros profits, mais sujets à la spéculation, à la mode, et n'ayant pas l'assise large d'une consommation de masse. Dans la mesure où le commerce d'Orient et la route des Indes dominent l'ensemble de l'activité impériale, celle-ci reste donc précaire et fragile.

Néanmoins le Portugal connaît un âge d'or. La civilisation dépasse même en éclat celle de l'époque précédente. Les missionnaires portugais, surtout les Jésuites, apprennent au monde l'Evangile en portugais ou traduit du portugais. C'est par la science et la technique portugaises que les Hindous, les Malais, les Chinois, sont initiés à la technique et à la science occidentales. Surtout l'Asie renouvelle l'inspiration littéraire et artistique des Portugais. Le poète Camões, les grands chroniqueurs, João de Barros, Damião de Góis, l'auteur dramatique Gil Vicente, enfin le style manuelin de Belém se joignent à un site merveilleux pour faire de Lisbonne une nouvelle Byzance.

Deux grands rois, ont profité de ce trionphe, Manuel Ier (1495-1521) et Jean III (1521-1557), qui marquent l'apogée de la grandeur politique portugaise, de l'Etat impérial moderne, mercantiliste et entrepreneur. Manuel a été appelé « le Fortuné » (*Venturoso*), car il a récolté la puissance impériale que son prédécesseur Jean II, le protecteur des cosmographes et des marins, avait semée. C'est lui qui vit partir Vasco de Gama. C'est lui encore qui eut l'intelligence de nommer vice-roi des Indes Almeida puis Albuquerque. Seule une question de mariage l'a obligé à expulser ou convertir de force les juifs qui représentaient pourtant un apport précieux à l'expansion économique.

Avec Jean III, l'empire ne cesse de s'accroître, mais en réalité il est déjà miné par des maux incurables dus à l'immensité et à la fragilité d'une puissance fondée uniquement sur le commerce, sur la flotte, sur quelques forteresses. Jean III n'a peut-être pas été assez clairvoyant pour abandonner à temps les possessions qui pesaient trop lourd dans la balance des profits et charges. Et même, au Maroc, ce qu'il aurait pu donner lui fut enlevé de force. Mais il a compris l'importance du Brésil et c'est sous son règne qu'y ont été envoyés successivement les capitaines donataires et les gouverneurs généraux [17].

A sa mort, la politique portugaise connaît le début d'une longue crise avec Sébastien d'abord, jeune homme entiché de croisade héroïque et qui périt en 1578 sur la terre marocaine, puis avec le cardinal-roi Henri, qui meurt deux ans après (1580), sans avoir pu empêcher le prétendant espagnol d'hériter du royaume. La domination des Philippe d'Espagne (1580-1640) verra — on a discuté à quel prix — le développement du Brésil. Heures difficiles pour le Portugal, victime ou bénéficiaire de la politique espagnole, mais à coup sûr subordonné à elle. La Restauration de décembre 1640, conséquence d'un malaise économique et politique profond, établit sur le trône Jean IV de Bragance (1640-1656). Au règne faible d'Alphonse VI (1656-1666), succède la régence de Pierre II (1666-1683). Le Portugal a retrouvé son indépendance politique, tandis que l'Empire d'Orient a été victime de la guerre hispano-hollandaise et ne joue plus qu'un rôle secondaire dans la vie du Portugal. Le Brésil s'est largement développé, a réussi à expulser les envahisseurs hollandais (1630-1654) non sans profiter de leur passage. D'indien, l'Empire Portugais est devenu atlantique.

C'est donc le développement de cet Empire atlantique, de cet empire *seiscentista* que nous étudions ici. On comprend alors les dates limites que l'organisation générale de la recherche historique nous a imposées avec raison. 1570 marque la fin du système de la régie pour le commerce de l'Océan Indien, signe que ce commerce a quelque peine à vivre;

17. La crise du cemmerce portugais avec l'Orient aurait pu obliger le Portugal, comme cela s'était passé pour Venise, à developper une « industrie substitutive d'importation ». Mais le Brésil survint alors comme activité de rechange et empêche la création de cette industrie.



c'est alors qu'on commence à utiliser en grand nombre des Noirs pour la culture de la canne au Brésil. Sébastien est majeur depuis deux ans; il oriente déjà les affaires du Portugal dans la voie qui amènera brusquement la domination philippine. En 1670, cent ans plus tard, le prince D. Pedro vient d'être proclamé roi et la paix d'être signée avec l'Espagne, terminant une longue période de luttes : la Hollande est éliminée du Brésil et les Nouveaux Chrétiens, inquiets et prudents, quittent Pernambouc pour les Antilles et Amsterdam; la concurrence du sucre des Iles est en train de germer. 1670, date éloignée, déjà, de la crise de l'Empire des années 1630-1640, annonce la seconde crise de l'Empire Portugais au XVIIe siècle, celle des années 1680, qui ne sera vraiment résolue qu'à la fin du siècle. Nous étudions ici la première crise. Nous nous arrêtons au seuil de l'autre.

PREMIERE PARTIE

# L'Océan et ses Contraintes

# INTRODUCTION

L'économie coloniale de l'Atlantique est étroitement liée au commerce et celui-ci à la navigation sur l'Océan. Il ne s'agit pas, pour nous, d'étudier les conditions de cette navigation dans leur ensemble, mais seulement du point de vue des Portugais. On s'attachera donc seulement aux routes empruntées par ceux-ci, aux navires qu'ils utilisent, à leurs méthodes de navigation, à la durée et aux vicissitudes de leurs voyages, à leurs îles et à leurs côtes.

Qui ne verra qu'il y a là un découpage artificiel de la réalité ? L'Atlantique offre les mêmes possibilités et les mêmes obstacles aux Portugais et aux Espagnols et à peu près les mêmes aux Portugais et aux Anglais, aux Français, aux Hollandais. Pourquoi, dès lors, s'en tenir aux Portugais ? Ou pourquoi vouloir à tout prix s'attarder à des problèmes généraux dans une monographie portugaise ?

En fait, plus qu'une contribution à l'histoire nautique et générale, les cinq chapitres qui vont suivre, prétendent être avant tout une explication préalable à notre histoire économique. Non pas que l'économie et la société puissent s'expliquer entièrement par le cadre géographique et la technique maritime. D'autres facteurs interviennent, chacun selon son essence propre. Mais il y a d'abord la mer avec ses nécessités et il était bon de le marquer.

Il n'était donc pas question ici de faire seulement du neuf. D'autant qu'il s'agit d'un domaine où les historiens portugais — marins ou anciens marins dans la circonstance — apportent beaucoup, encouragés par l'*Academia da Marinha*. De plus, les problèmes revêtent parfois une ampleur scientifique qui dépasse et notre compétence et le cadre de ce travail. Bref, c'est plutôt une mise au point, un état des questions que le lecteur trouvera ici.

# I. LES ROUTES

Vers 1570-1600, l'espace maritime atlantique est déjà connu, mais tous les obstacles, tous les hauts fonds sont loin d'être repérés dans la zone que parcourent les Portugais. Certains ne le seront qu'au XXe siècle[1]. Mais les îles et les côtes ont toutes été abordées, la plupart grossièrement dessinées, certaines avec précision[2]. Si l'on cherche encore quelque terre, c'est une terre de légende, à moins que ce ne soit le produit éphémère d'une éruption sous-marine. En 1649, on renouvelle l'expédition, plusieurs fois tentée pour découvrir une île qui existerait aux Açores au Nord de Terceira. C'est le franciscain João da Trindade (Jean de la Trinité) qui s'en charge. Le gouvernement met à sa disposition des bateaux, du personnel, des vivres, des armes. Mais l'expédition échoue : pas d'île ! Et le bon franciscain va mourir de désespoir dans un couvent de Fayal[3].

Non seulement les Portugais connaissent déjà leur espace atlantique, mais ils en ont saisi toutes les lois. Il y a longtemps déjà que Diogo de Teive a découvert les vents alizés[4] et dans l'hémisphère boréal, comme dans l'austral on sait utiliser les vents dominants d'Ouest. En 1570, les routes des voiliers sont fixées depuis quelques années dans leurs lignes essentielles. Dans quelle mesure ces routes sont-elles les bonnes, celles que la science d'aujourd'hui reconnaît comme les routes idéales, comme les plus courts chemins, d'un point à un autre pour les voiliers ? C'est le problème de ce chapitre.

Pour le résoudre, il faut présenter ces routes idéales en les expliquant par leurs contraintes et les comparer ensuite, grâce aux documents, aux routes réellement suivies par les hommes des XVIe et XVIIe siècles.

Une contrainte naturelle apparaît aussitôt sur une carte à petite échelle : la forme même de l'espace atlantique. Allongé du Nord au Sud, il s'oppose à la Méditerranée, aux Océans Indien et Pacifique, allongés

---

1. Par exemple les hauts fonds découverts récemment aux Canaries signalés aux capitaines des navires, mais non encore reportés dans les Corrections des Instructions Nautiques.
2. *Cf.* notre chapitre sur l'art nautique.
3. Silveira Macedo, t. I, p. 166; *cf.* l'existence éphémère de l'« ilha nova » près de Fayal en 1957.
4. José Agostinho, *Quem descobriu os ventos alísios?*, dans *Instituto*, t. 100 (1942), pp. 44-46.

de l'Est à l'Ouest. A l'inverse de ce qu'offrent ces espaces marins, les possibilités de déplacement sont ici relativement faibles en longitude, considérables en latitude. Les deux masses continentales que l'Atlantique sépare se rapprochent dans la région équatoriale, le divisant en deux parties ouvertes vers les pôles. Le rivage européen étant le plus habité et le plus civilisé et en même temps le plus septentrional, les directions occidentales elles-mêmes se gauchissent vers le Sud, gauchissement accentué par la différence des climats et surtout des températures entre côtés oriental et occidental de l'Océan.

Surtout l'Atlantique est doté d'une ligne de côtes de direction Nord-Est Sud-Ouest qui mérite quelque attention. Si, sur certaines projections, l'on trace un segment de droite du port de Gênes au détroit de Magellan, ce segment de 15 000 kilomètres longe presque toujours une côte : d'abord celle de l'Espagne méditerranéenne, puis celle du Maroc, de l'Afrique occidentale et après avoir traversé l'Atlantique par sa plus petite largeur, la côte orientale du continent sud-américain. Voilà tracé d'un seul jet l'axe de l'Empire portugais dans l'Atlantique. On comprend que les Génois aient été en partie les initiateurs des Ibériques dans l'exploration de l'Océan. D'ailleurs, ils pouvaient y transporter leurs habitudes de navigation méditerranéenne. Suivre l'axe NE-SW que nous avons défini, c'est faire du cabotage, le type même du voyage en Méditerranée : aller de côte en côte, d'île en île, d'archipel en archipel, les ports continentaux eux-mêmes n'étant pas mieux reliés entre eux que par la mer et formant comme autant d'îles. Sur cet axe, les vraies îles elles-mêmes sont nombreuses : Madère, Canaries, Cap Vert et, dans le détroit équatorial, les rochers de São Paulo et Fernão de Noronha. Il se trouve que la direction NE-SW est aussi celle des alizés et que les autres vents utilisables placent les navires sur la route d'autres îles : la Trinité, Martin Vaaz, Tristan da Cunha, Sainte-Hélène, Ascension, les Açores. Ce système d'escales et de terres insulaires, dont la production agricole s'évacue aisément, c'est toute la chance d'une expansion maritime dont la direction et le sens sont décidément NE-SW.

L'étude des contraintes climatiques et hydrologiques confirme cette première impression.

## LES CONTRAINTES CLIMATIQUES : HEMISPHERE BOREAL

La « carte climatique maritime » de l'*US Navy*, dont nous reproduisons ici la partie atlantique, nous paraît très instructive. Les communications impériales portugaises ne traversent pas les zones de cyclones extra-tropicaux. A fortiori, elles ignorent le danger des icebergs. De la zone touchée par les cyclones tropicaux, elles ne connaissent que la partie orientale, la moins atteinte, celle où ils ne se produisent qu'en août et septembre. Elles ignorent les brumes prolongées et ne connaissent que les nuages de sable sur les côtés de l'Afrique[4bis].



A ce tableau trop simple il faut cependant apporter quelques nuances. La route des Açores à Lisbonne et celle du Brésil au Cap de Bonne-Espérance sont à la limite des zones de cyclones extra-tropicaux. Les bateaux portugais vont pêcher à Terre-Neuve : ils traversent un Atlantique Nord où les périls se multiplient[5]. Les cyclones d'origine extra-tropicale parviennent quelquefois jusqu'au 25^e^ degré de latitude en été et même plus bas dans les autres saisons. Les coups de vent ayant pour origine des cyclones extra-tropicaux peuvent survenir en tout mois de l'année aux moyennes comme aux hautes latitudes. Enfin les cyclones tropicaux sont assez fréquents. Chacun des mois indiqués sur la carte connaît au moins un cyclone tropical tous les cinq ans. Encore le marin à voile, même au XVII^e^ siècle, redoute-t-il moins le cyclone que le « calme » Ces nuances apportées, la zone portugaise de l'Atlantique est, il faut en convenir, particulièrement favorisée. Et, aujourd'hui encore, le voyageur européen qui se rend en Amérique du Sud jouit généralement d'une traversée plus calme et plus agréable que s'il se rend en Amérique du Nord.

Les vents portugais sont à l'extrême Nord et à l'extrême Sud de l'Empire, les vents variables dominants d'Ouest et, entre eux, les alizés, qui se compliquent de phénomènes dits de « mousson ». On s'en rend compte en examinant la partie de l'Océan située au Nord de l'Equateur et celles situées au Sud, que ce soit à l'Est ou à l'Ouest du 20^e^ degré de longitude Ouest, vers l'Afrique ou vers l'Amérique.

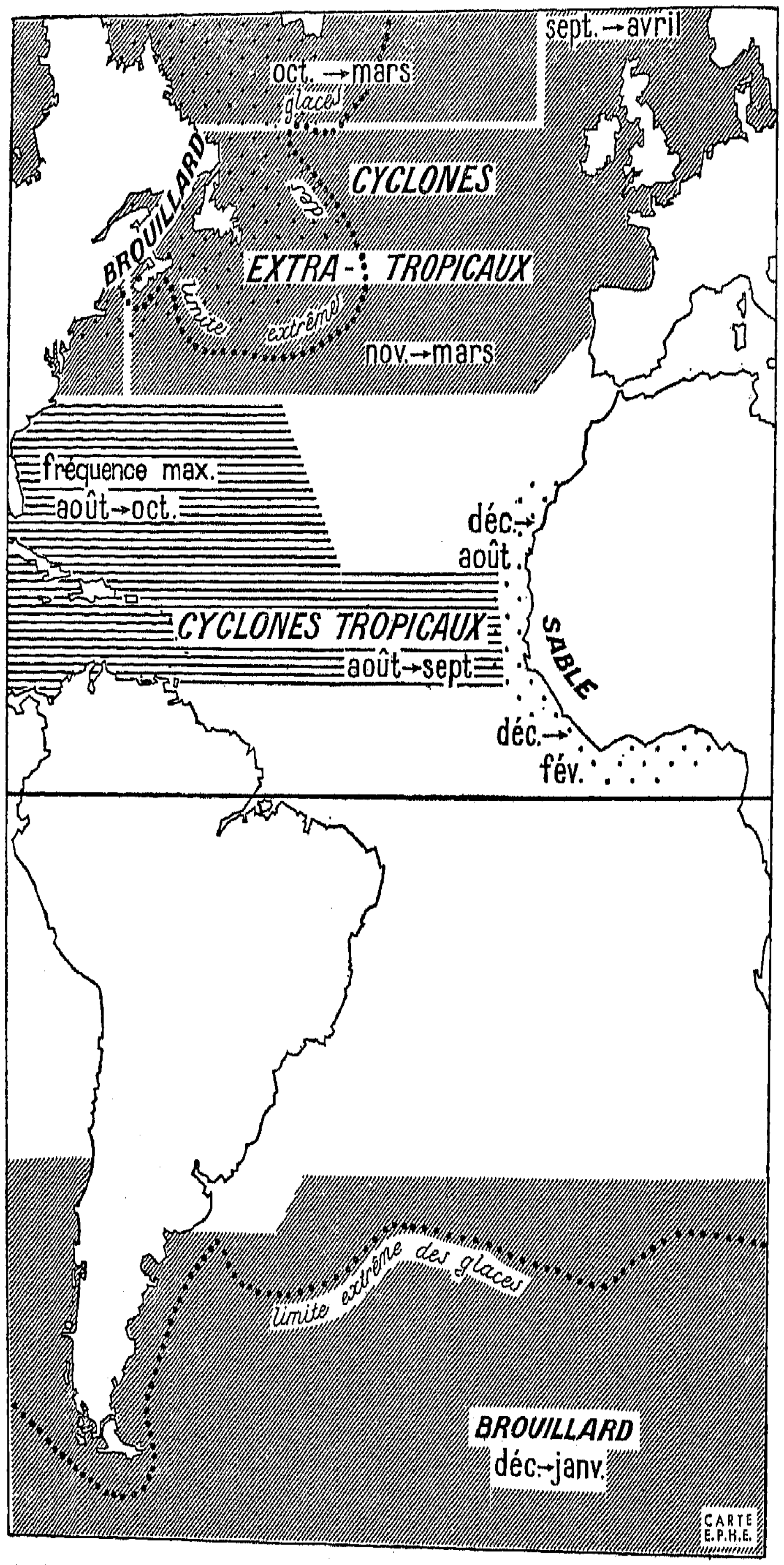
La partie boréale de l'Atlantique portugais peut être en effet divisée du Nord au Sud en quatre zones : la région des vents variables; la zone de l'alizé de Nord-Est; la zone des calmes équatoriaux; la zone de l'alizé de Sud-Ouest. D'une façon générale, l'ensemble du système suit avec quelque retard le mouvement du soleil et occupe une position plus septentrionale en été qu'en hiver. Mais la démarcation entre deux zones n'a rien de précis : le caractère de chacune d'elles s'affirme progressivement par des transitions successives « qui sont ressenties plus Nord ou plus Sud » suivant les modifications passagères de la situation générale.

Cette imprécision est très grande au Nord en raison des déplacements et des modifications de l'anticyclone des Açores et des réactions plus ou moins étendues des perturbations de l'hémisphère Nord. De même, mais en une moindre mesure, la limite des alizés et des calmes équatoriaux présente des fluctuations incessantes : les alizés des deux hémisphères empiètent simultanément ou successivement sur la zone des calmes, réduisant ou augmentant sa largeur ou la déplaçant pour une courte période.

---

4bis. Nous remercions M. l'Attaché Naval auprès de l'Ambassade des Etats Unis à Paris de nous avoir communiqué cette carte ainsi que celle de la direction des vents et courants que le Laboratoire de Cartographie Historique n'a pas eu le temps d'utiliser mais dont il a pu se servir ensuite pour d'autres ouvrages.

5. *Cf.* notre communication *La Bretagne, le Portugal, le Brésil*, dans *Actes du Cinquantenaire de la création en Bretagne de l'enseignement du Portugais*, Rennes, 1971, pp. 113-124.






Au Nord, dans la zone des vents variables, le régime des vents et le temps résultent, pour une large part, du passage d'Ouest en Est des perturbations des latitudes moyennes, qui donnent des vents de Sud-Ouest. Leur influence est de moins en moins sensible en allant du Nord au Sud, et la fréquence des mauvais temps diminue rapidement dans cette direction.

Dans la zone des alizés de Nord-Est, la vitesse des vents est en moyenne de 3 Beaufort un peu plus forte en avril, un peu plus faible en octobre; mais, comme elle dépend de l'intensité et de l'extension de l'anticyclone des Açores, elle varie beaucoup en toutes saisons. L'alizé du Sud-Est est en général un peu plus fort mais moins sujet à grains que l'alizé du Nord-Est. Les deux alizés s'accompagnent en général de très beau temps clair; le ciel ne présente le plus souvent que de petits cumulus de beau temps. Les grains sont rares et rarement violents.

Quant à la « mousson », elle peut s'expliquer ainsi : toute l'année des pressions relativement basses, allongées approximativement suivant un parallèle, traversent l'Afrique tropicale Nord. Elles déterminent sur leur face Nord des vents de Nord-Est — l'harmattan — et sur leur face Sud des vents Sud-Ouest — la « mousson » —, prolongement de l'alizé du Sud-Est que dévient l'appel des basses pressions continentales et peut-être le changement d'hémisphère[6].

Pendant la saison chaude de l'hémisphère Nord, cette vallée dépressionnaire, axée vers le 20[e] degré au centre du Sahara et un peu plus au Sud sur les côtes Ouest, est assez creuse. La mousson de Sud-Ouest atteint alors son plein développement. En juillet et en août, elle s'étend sur l'Océan depuis les côtes de Sierra Leone jusque vers le 34° de longitude Ouest, et vers le Nord sur la côte d'Afrique, jusqu'au Sénégal. Bien que la mousson soit une déviation de l'alizé du Sud-Est, elle prend sur les côtes un caractère très différent et s'accompagne d'un ciel chargé et de gros grains de pluie.

Pendant la saison froide, l'axe de l'aire dépressionnaire est à peu près à 7 ou 8 degrés de latitude Nord, c'est-à-dire à proximité de la côte Nord du golfe de Guinée. Les vents de Sud-Ouest n'atteignent plus qu'occasionnellement cette région.

Entre la limite Sud de l'alizé du Nord-Est et la limite Nord de l'alizé du Sud-Est ou de la « mousson », s'étend une zone de calmes et de brises folles, les calmes équatoriaux, vulgairement le « Pot au Noir ». Elle est caractérisée par de fortes averses souvent accompagnées de grains ou d'orages. En moyenne sa largeur est plus petite en février — 100 milles — qu'en août — 300 milles —, mais en toute saison elle reste très variable sous l'effet d'une poussée momentanée de l'un ou de l'autre des alizés.

L'harmattan, lui, est ressenti surtout au Sud du 15[e] degré de latitude Nord. Sur les côtes de Mauritanie où le régime normal est l'alizé de Nord à Nord-Est, l'harmattan, sans être rare, est moins fréquent qu'au

6. Nous remercions ici notre collègue, l'éminent climatologue Pédelaborde pour ses précieuse indications.

Sud. Au Sud du Cap Vert il est fréquent de novembre à février et devient de plus en plus rare en mars-avril, à mesure que la « mousson » de Sud-Ouest, qui fait son apparition au cap des Palmes à la fin de février, gagne vers le Nord.

Son passage sur des régions désertiques explique les fines poussières dont il est chargé et qui déterminent une brume dense signalée par la carte de l'*US Navy*. La force de l'harmattan est souvent modérée : les brises de mer s'établissent alors au sol, l'après-midi, et l'harmattan n'apparaît plus qu'en altitude. Lorsqu'il est faible, il est généralement chaud comme le sirocco avec lequel il a beaucoup d'analogie, en particulier à Madère, aux Canaries et au Sud de la côte marocaine. Il souffle alors de l'Est à Sud-Est [7].

## LES CONTRAINTES CLIMATIQUES : HEMISPHERE AUSTRAL

Dans l'Atlantique Sud, une aire de hautes pressions existe toute l'année à proximité du tropique. Cet anticyclone atteint son plus grand développement pendant la saison froide, plus particulièrement en juillet-août. Autour de lui les vents divergent, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre. Ce mouvement donne naissance, au Nord, à l'alizé du Sud-Est et, au Sud, au delà du 35e degré de latitude Sud, à des vents d'Ouest liés également au passage des perturbations du front polaire austral. La proximité du continent africain détermine des effets de mousson, prolongements de ceux de l'Atlantique Nord. En juillet la pression sur l'Afrique Equatoriale et sur le Sahara est faible : les vents issus du centre anticyclonique sont déviés vers l'Est. Les vents de Sud-Est, direction normale de l'alizé, prennent une direction Sud-Nord et Sud-Ouest-Nord-Est en approchant des côtes. Cet effet, qui se fait surtout sentir sur les parties Nord et Nord-Est du golfe de Guinée, se prolonge à l'Ouest sur l'Atlantique jusque vers le 35e degré de longitude Ouest à la latitude de la Guinée française et sur la côte Ouest d'Afrique jusqu'au 10e degré de latitude Sud. En été, c'est surtout sur la partie Sud du continent, alors fortement échauffée, que la pression est relativement basse. Les vents ont tendance à être plus méridionaux et plus occidentaux sur la côte d'Afrique, au Sud du 10e degré de latitude Sud. De plus la présence de ces basses pressions renforce le gradient barométrique du maximum voisin où les vents sont en général plus frais en cette saison qu'en saison froide.

Enfin, dans la zone intertropicale, la côte d'Afrique connaît des « tornades », bourrasques de courte durée, de la nature des grains orageux, très différentes des tornades américaines. Elles sont régulières au Nord de l'Equateur, mais se rencontrent aussi entre l'Equateur et le Congo.

7. *Instructions Nautiques*, n° 416, pp. 23-25.



Très rares plus au Sud, elles ne se produisent pas au-delà du tropique. Elles sont la conséquence d'un conflit entre harmattan et mousson; pour cette raison, elles s'observent surtout au début et à la fin de la saison des pluies, époques où la mousson s'établit ou s'affaiblit et n'a pas son plein développement; mais elles peuvent avoir lieu au cours des autres mois, en particulier pendant toute la saison humide. Près du Gabon, de mai à la fin juin, de fortes rafales d'Ouest-Sud-Ouest à Ouest-Nord-Ouest, dont les causes sont inconnues, sont ressenties entre 19 heures et 20 h 30. Enfin vers la baie de Walvis et plus au Sud, des vents d'Est chauds et secs descendent parfois des hautes terres de l'intérieur. Ce sont les *berg winds* qui soufflent 2 à 3 heures par jour pendant plusieurs jours, surtout en hiver. Chargés de poussière et même de sable quand ils sont forts, ils sont très chauds. Des vents analogues soufflent dans la région de l'actuelle Pointe-Noire, à l'embouchure du Gabon et sur les côtes d'Angola [8].

Au large des côtes Nord de l'Amérique du Sud, les alizés de Nord-Est et de Sud-Est soufflent de part et d'autre de l'équateur thermique auquel correspond le « pot au noir ». Mais près de la côte brésilienne, les deux alizés se combinent en général dans une zone étroite pour donner de légers vents d'Est, la zone des calmes équatoriaux commençant plus à l'Est vers le 30e degré. L'alizé du Nord-Est atteint le Cap Orange à la fin de novembre et, pendant les 2 ou 3 mois suivants, s'étend sur la côte presque jusqu'à Fortaleza. Il est surtout régulier en janvier et février où sa force atteint 3 à 4 Beaufort. L'alizé du Sud-Est se manifeste principalement de juin à septembre. Pendant cette période il souffle le plus souvent du Sud-Est au Sud, au Nord du 10e degré de latitude Sud et d'entre Est et Sud-Est au Sud de ce parallèle. Près de la côte, sa force moyenne est d'environ 3 à 4 Beaufort pendant la plus grande partie de l'année; elle atteint 5 près du 30e degré Ouest entre juillet et septembre.

Entre le 20e et le 40e degrés de longitude Ouest dans l'hémisphère austral, les vents sont variables et leur force ne dépasse guère, en général, 2 à 3 Beaufort. Les courants de Nord-Est sont les plus fréquents près de la côte entre le 20e et le 35e degrés. Entre le 35e et le 40e, ils oscillent du Nord-Est au Sud-Ouest — en passant par l'Ouest — sauf de novembre à mars, mois pendant lesquels les vents d'Est dominent. Les coups de vent sont rares au Nord du 20e degré de latitude Sud. On y observe cependant des perturbations locales de faible intensité; telles que les *Para squalls* qui éclatent au début de l'après-midi pendant la saison sèche, et les *Abrolhos* fréquents dans la région du Cap S. Tomé de mai à août. Pendant la même période les coups de vent du Nord-Ouest, appelés *Terre altos* et dont la durée est limitée à 5 ou 6 heures, se produisent dans la zone de Rio de Janeiro [9].

Le conflit des masses d'air chaud et froid qui se déplacent sur l'Atlantique au large du Brésil méridional donne parfois naissance à des mouve-

8. *Instruction Nauitques*, n° 414, pp. 17-21.
9. *Instructions Nautiques*, n° 438, pp. 6-7.

ments cycloniques qui amènent sur la côte des coups de vent violents du secteur Sud —*pamperos*—. Des tempêtes de Sud-Est —*suestadas*— particulièrement dangereuses pour la navigation dans la région du Rio de la Plata sont aussi provoquées, en hiver notamment, par les perturbations cycloniques qui se forment au-dessus de l'Agentine septentrionale et se dirigent vers l'Atlantique en traversant l'Uruguay [10].

## LES CONTRAINTES HYDROLOGIQUES

Ce sont les courants, en partie provoqués par le régime même des vents. Les plus importants sont les deux courants équatoriaux. Dirigés vers l'Ouest, ils traversent l'Océan de l'Afrique vers l'Amérique. Ils couvrent chacun une largeur de plus de 15° de latitude. On les appelle le courant équatorial du Nord ou du Sud selon qu'ils doivent leur naissance aux alizés de l'hémisphère Nord ou de l'hémisphère Sud.

Le plus fort est celui du Sud. Il naît au large de la côte d'Afrique, aux environs de l'île d'Ano Bom. Il se fait sentir du 3e degré lat. Nord au 20e degré lat. Sud. Il baigne Ascension et Sainte-Hélène. Il commence son cours à la vitesse d'environ 15 milles par jour. Peu à peu sa direction s'incline vers le Nord; sa vitesse augmente surtout à l'Ouest du méridien de Greenwich : elle est plus forte pendant l'été de l'hémisphère Nord et elle atteint couramment au voisinage de la côte de l'Amérique du Sud, une vitesse de 2 nœuds 5. Au cap São Roque le courant se divise : la branche principale suit la côte de Guyane, l'autre s'infléchit vers le Sud.

Le courant équatorial du Nord prend naissance à la hauteur des îles du Cap Vert. Sa direction n'est bien définie qu'entre les latitudes de 5° et 10° Nord. Sa vitesse est généralement moins forte que celle du courant équatorial du Sud. Cependant, pendant l'été, vers le 20e degré long. Ouest, on a observé des vitesses de près de 3 nœuds.

Entre les deux courants équatoriaux, un contre-courant se dirige vers l'Est. Son étendue et sa force suivent les variations saisonnières de la mousson du Sud-Ouest qui souffle depuis le cap des Palmes jusqu'au fond du golfe de Guinée. Sa limite vers l'Ouest atteint toute l'année le méridien de 20° long. Ouest; mais en été et en automne, au moment de la mousson, le courant portant à l'Est se fait sentir dans le voisinage de l'Equateur à partir du 50e degré long. Ouest.

Le courant de Guinée est la prolongation du contre-courant équatorial le long de la côte d'Afrique, entre le Cap Roxo et la baie de Biafra. Il s'étend au Sud jusqu'à la latitude de 2 ou 3° Nord. Ano Bom est en toutes saisons dans le courant équatorial, l'île du Prince dans le courant de Guinée, tandis que S. Tomé, situé à peu près à mi-distance entre les deux autres îles, se trouve tantôt dans un courant, tantôt dans l'autre. Le courant de Guinée atteint sa plus grande vitesse au large du cap des

10. *Instructions Nautiques*, n° 438, pp. 9-10.



Palmes et entre ce cap et celui des Trois-Pointes. En été, elle peut dépasser 3 nœuds, tandis qu'en hiver elle n'est que de 1 nœud. La ligne de démarcation est souvent très nette entre le courant de Guinée et le courant équatorial du Sud, surtout entre le méridien de Greenwich et la longitude de 20° Ouest. Elle s'écarte peu de la latitude de 2° Nord, sauf vers l'Ouest où elle remonte jusqu'à 5° Nord en octobre et en novembre. Elle est souvent marquée par des remous et des bandes d'écume [11].

Le contre-courant équatorial est un courant de compensation. Il en existe d'autres au Nord de l'Equatorial Nord et au Sud de l'Equatorial Sud.

Au Nord, c'est le fameux Gulf Stream qui est remplacé à l'Est de Terre Neuve par une vaste dérive atlantique due plus aux vents dominants d'Ouest et à la trangression des eaux tropicales qu'à la force, bien affaiblie, du vrai Gulf Stream. En heurtant le continent européen, ces eaux atlantiques se divisent : les unes vont vers le Nord, les autres vers le Sud. Celles-ci, après avoir longé les côtes du golfe de Gascogne et doublé le cap Finistère, forment le courant de Portugal de direction Nord-Est-Sud-Ouest. Sa vitesse est en moyenne de deux milles par jour pendant l'hiver, de trois milles pendant l'été. Exceptionnellement, on a signalé en été des vitesses d'un nœud vers le Sud tandis qu'un courant vers le Nord a été observé en hiver [12].

De la latitude du Cap Saint-Vincent jusqu'à celle du Cap Blanc de Mauritanie, le courant vers le Sud est connu sous le nom de courant des Canaries. Sa direction est Sud ou Sud-Sud-Ouest jusqu'au 28e degré lat. Nord. Il s'incline ensuite davantage vers le Sud-Ouest. Sa vitesse est plus forte dans sa partie méridionale. Elle peut atteindre deux nœuds lorsque soufflent des vents du Nord et du Nord-Ouest bien établis; mais en moyenne, elle ne dépasse pas un demi-nœud. Elle est un peu plus forte en été qu'en hiver. Des vents du Sud-Ouest peuvent supprimer momentanément le courant vers le Sud. Ce courant se fait sentir jusqu'à la côte. Toutefois, auprès du détroit de Gibraltar, le courant qui porte vers la Méditerranée contrebalance et annule, le long de la côte, le courant des Canaries : d'où un courant faible dirigé vers le Nord, d'Arzila à Spartel [13].

On peut donc dire que les eaux de l'Atlantique Nord parcourent un véritable circuit dans le sens des aiguilles d'une montre, à la vitesse moyenne —calculé à l'aide de flotteurs— de 5 milles par 24 heures [14].

Dans l'Atlantique Sud, la branche du courant équatorial qui tourne vers le Sud au Cap S. Roque porte le nom de courant du Brésil. Sa vitesse atteint rarement 20 milles par jour jusqu'à la latitude de Rio de Janeiro. Il est plus fort de novembre à janvier, plus faible de mai à juillet. Une partie de ce courant continue à suivre les côtes de l'Amérique du Sud jusqu'au-delà du Rio de la Plata. Elle présente même un remous de

11. Rouch, *Traité d'Océanographie*, t. III, pp. 287-288.
12. Le Danois, pp. 180-184. Rouch, *o.c.*, t. III, pp. 289-305.
13. Rouch, *o.c.*, t. III, pp. 305-306.
14. Rouch, *o.c.*, t. III, pp. 306-309.

courant vers le Nord au voisinage du cap Frio où la mer est toujours relativement froide. La partie principale du courant s'incurve vers l'Est et coule vers l'Afrique à la latitude de Tristan da Cunha. Sous l'effet des vents d'Ouest qui soufflent dans ces parages, sa vitesse atteint alors une vitesse d'environ 29 milles par jour [15].

Arrivées au Cap de Bonne-Espérance, les eaux remontent vers le Nord et le Nord-Ouest, sous la forme du courant du Benguela. La vitesse de ce courant est assez faible et dépasse rarement une douzaine de milles par jour. Elle est plus forte de décembre à janvier, au moment où les alizés du Sud-Est sont nettement établis. C'est un courant froid. Parfois il s'écarte de la côte africaine et il est remplacé par le courant chaud venu du golfe de Guinée. Il n'a qu'une vitesse assez faible. Il est donc très modifiable par les vents, mais ces modifications sont superficielles. Aujourd'hui, un navire de fort tirant d'eau ne les ressent pas. Mais au XVIIe siècle tous les bateaux devaient les subir.

Le courant du Benguela s'oriente de plus en plus vers l'Ouest et se confond avec le courant équatorial au Nord de l'embouchure du Congo. Toutefois, sous l'influence des alizés, un courant se forme le long de la côte en direction du Nord, sensible jusqu'à la baie de Biafra [16].

Le courant du Congo se fait sentir à une distance considérable de la côte. Il donne à la mer un aspect boueux, jaune olivâtre. Dans l'estuaire proprement dit, la vitesse du courant peut dépasser 5 nœuds en temps de crue. A 40 milles de la terre elle est encore d'un demi-nœud. Le changement de couleur de la mer s'étend jusqu'à 300 milles au large. Là le courant est devenu très superficiel. Pendant la saison des pluies — octobre à mai — le courant est très fort. Le fleuve entraîne des îles flottantes couvertes de végétation. Quelques-unes ont une centaine de mètres de long et représentent un grave danger pour la navigation. Elles vont très loin au large, jusqu'au Nord d'Ano Bom [17].

Mais le courant du Congo, d'origine terrestre, est très particulier. A cette exception près, nous retrouvons dans l'Atlantique Sud un circuit des eaux analogue à celui de l'Atlantique Nord, mais de sens contraire.

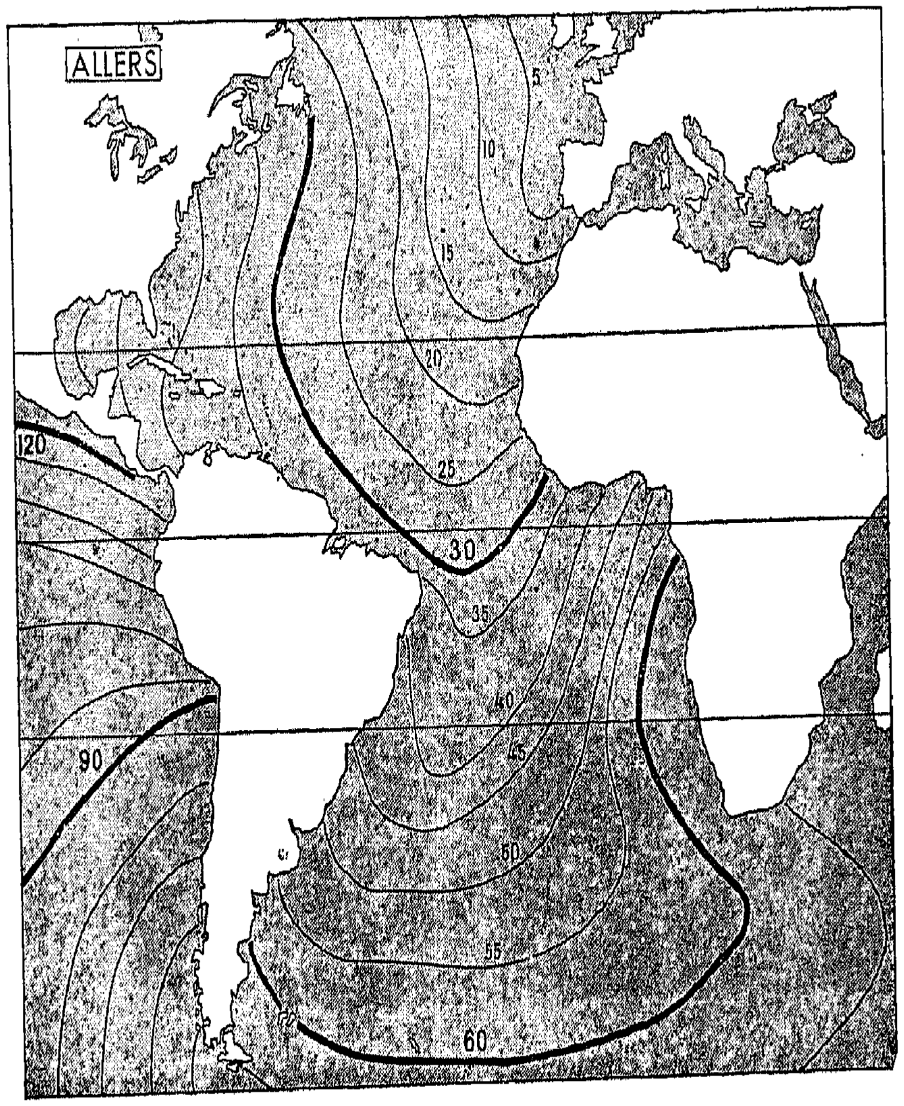
## LES MEILLEURES ROUTES

En tenant compte des contraintes climatiques et hydrologiques, on a pu tracer les lignes des voyages de durée moyenne égale, au départ des ports d'Europe et à l'arrivée dans ces ports. Elles montrent combien, pour un navire à voile, la côte d'Amérique au delà de l'Equateur est, à latitude égale, plus proche de l'Europe que celle d'Afrique.

15. Rouch, *o.c.*, t. III, pp. 311-312.
16. Rouch, *o.c.*, t. III, p. 312.
17. Rouch, *o.c.*, t. III, pp. 312-313.



Ce paradoxe trouve son explication dans les cartes de l'*US Navy* [18]. Comme les cartes allemandes ou anglaises correspondantes, ces cartes portent, d'après les travaux de l'hydrographe Maury, le tracé des routes idéales des voiliers. Nous le reproduisons ainsi que les cartes des lignes isochrones (allers et retours). Que nous suggèrent les unes et les autres ?

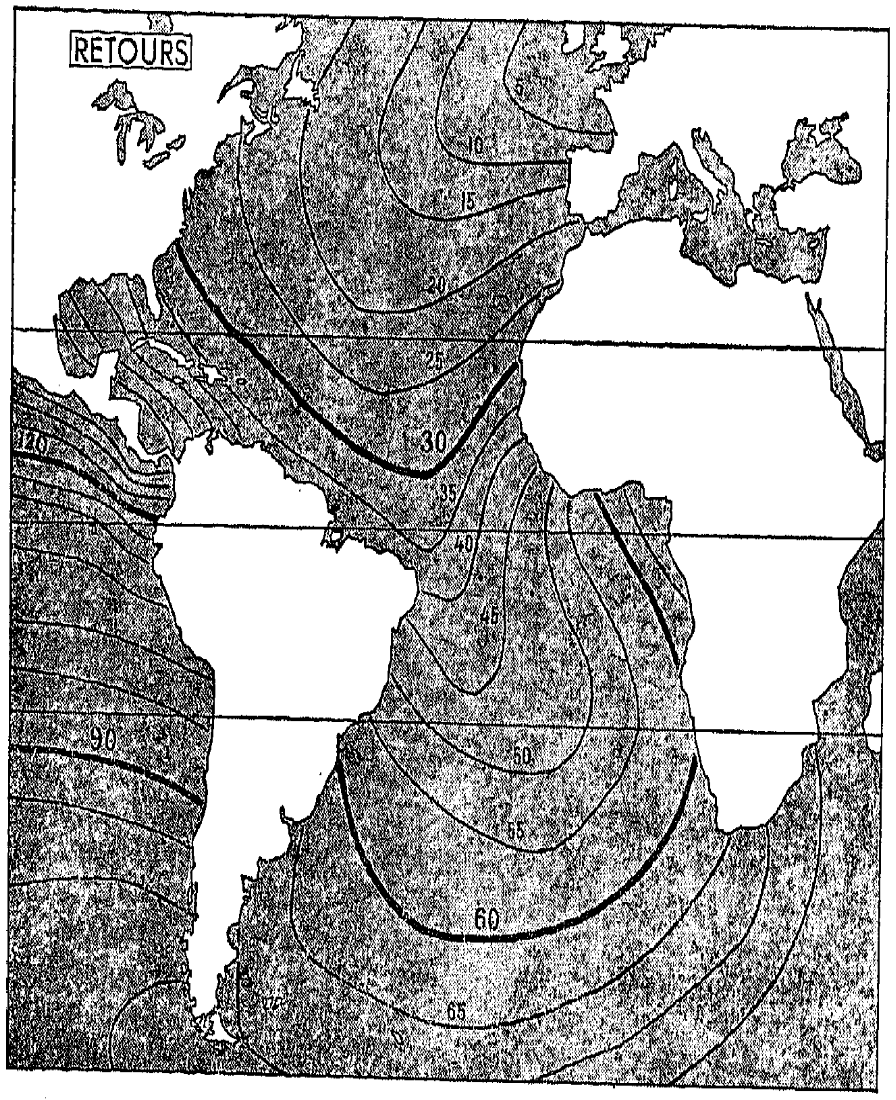



**Temps de navigation à voile**
(lignes isochrones de 5 en 5 jours)

*a)* Ces routes ont été tracées comme si le point de départ des navires était un port de la Manche. Si ce point était Lisbonne, le tracé serait sans doute un peu différent, mais sans changement notable. Les bateaux portugais quittant Lisbonne rejoignent ces lignes à Madère. Au retour, ils les quittent aux Açores et utilisent les vents dominants d'Ouest et la dérive atlantique pour rentrer au port.

18. *Cf.* Leighly, *M.F. Maury in his time*, dans *Bulletin de l'Institut Océanographique*, n° spécial 2, Monaco 1966.

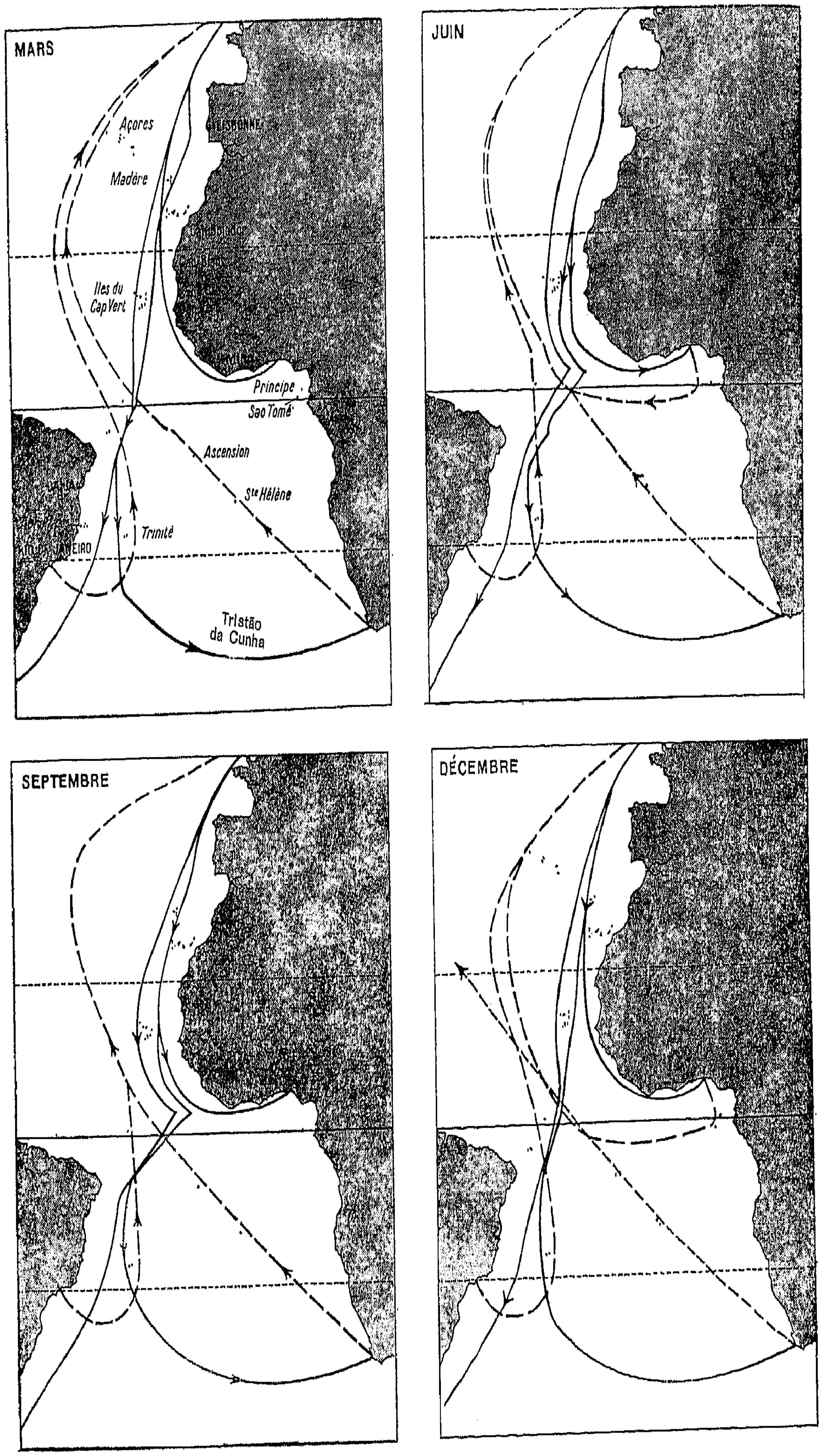
*b)* La route de Mina est toujours la même : elle utilise les alizés du Nord-Est et le courant Nord Equatorial, puis le contre-courant de l'Equateur, alizé du Sud-Est, contre lequel on louvoie, et la mousson




**Temps de navigation à voile**
(lignes isochrones de 5 en 5 jours)

du Sud-Ouest, à moins qu'on ne soit pris dans les calmes équatoriaux. On risque alors d'être longtemps immobilisé, sauf aux époques où on a la mousson avec soi. Pour revenir de Mina — ou, sur notre carte, Lagos — on descend de quelques degrés au Sud chercher l'alizé du Sud-Est.

*c)* La route du Cap, donc de l'Inde Portugaise, suit depuis Lisbonne une direction Sud-Ouest qui la rapproche beaucoup de la côte du Brésil. Elle va chercher les vents d'Ouest de l'hémisphère Sud à Ouest de l'île de la Trinité. Cependant, de juin à octobre, elle fait un coude vers l'Est (à la hauteur de l'Equateur) possible à cette époque par la réduction des calmes équatoriaux et qui permet aux navires de




**Itinéraire des voiliers**

mieux utiliser les alizés du Sud-Est. Quant à la route du Brésil, elle lui est parallèle jusqu'à la latitude de l'île de la Trinité.

*d*) Les routes de retour sont parallèles à partir de l'Equateur. Avant l'Equateur, la route du Cap passe par Sainte-Hélène et Ascension et utilise, vent en poupe, l'alizé du Sud-Est. La route d'Amérique du Sud utilise les vents d'Ouest jusqu'à l'Est de la Trinité, quis se dirige vers le Nord, les navires se faisant pousser de trois quarts par l'alizé.

Dans l'ensemble, ces routes, qui passent par les îles, varient assez peu avec les saisons. C'est en partant de Lisbonne aux équinoxes, surtout de printemps, qu'on atteint la zone des calmes équatoriaux au moment où ils sont les plus réduits, donc les moins dangereux. En gros, les routes dessinent un grand « huit » à travers l'Atlantique. Nos cartes, remarquons-le, ne donnent ni la route entre Rio et La Plata, ni celle de Mina à l'Angola. Ce sont des routes de cabotage qui utilisent les courants côtiers et, en Afrique, les alizés plus ou moins déviés, en Amérique, les vents d'Ouest. Nos cartes n'indiquent pas non plus la route du Brésil à l'Angola ni celle du Cap au Brésil; mais celle-ci se confond, dans sa partie australe, avec la route du Cap à Lisbonne; elle utilise les vents dominants d'Ouest de l'hémisphère austral et les courants correspondants. Enfin, nous ne trouvons pas trace de la route Angola-Brésil; mais elle apparaît d'elle-même, au fil des alizés du Sud-Est et du courant Sud Equatorial. Toutes ces routes sont théoriques, mais d'une théorie assez proche du réel à la fin du XIXe siècle. Si l'on ne tient pas compte des variations climatiques, somme toute assez négligeables, survenues depuis, on peut se demander dans quelle mesure les hommes du XVIe et du XVIIe siècles connaissaient ces routes et dans quelle mesure ils les suivaient.

## LES ROUTES SUIVIES

Nous les connaissons par les indications des routiers et des journaux de bord, par les récits de voyages.

La meilleure route de Lisbonne au Brésil et au Cap est connue très tôt. Vasco de Gama, Pedro Alvares Cabral l'avaient suivie[19]. En 1530-1532, Pero Lopes de Sousa se rendant au Brésil passe par les Canaries, les îles du Cap Vert puis il pique vers le Sud-Sud-Est jusqu'à l'Equateur, et de là en ligne presque droite vers Pernambouc[20]. En 1538 João de Castro se rendant aux Indes Orientales passe par les Canaries, puis à 130 lieues du Cap St.-Augustin, enfin à 230 lieues au Nord-Ouest de Tristan da Cunha, sur le 31e degré 30′ de latitude Sud, point d'où il se dirige

19. *Cf. História da Expansão ...*
20. *Cf. Diário de Navegação de Pero Lopes de Sousa ...*



vers le Cap[21]. La nef « São Paulo », en 1561, passe à l'ouest de Palma et touche à Bahia et la nef « Santiago », en 1585, entre les îles Martin Vaas, « pour éviter les Abrolhos »[22]. En 1595 la nef « São Francisco » va de Lisbonne au Cap par Bahia[23]. Le routier de Linschoten, à la fin du XVIe siècle, indique Madère, l'île de Palma, le Cap St.-Augustin, les îles Martin Vaas, Tristan da Cunha comme étant le meilleur chemin. Il évite les îles du Cap Vert, prenant à l'île de Palma une direction Sud-Ouest[24]. C'est à peu près la route indiquée par Vicente Rodrigues à la même époque[25]. Gaspar Manuel frôle le Brésil à la hauteur des Abrolhos puis file vers le Cap, sans même faire allusion à Tristan da Cunha[26]. Au début du XVIIe siècle, Aleixo da Motta conseille l'île de l'Ascension, la Trinité, Tristan da Cunha[27], En 1650 le comte d'Aveiras passe par Madère et les îles du Cap Vert, puis au large du Brésil, aux Abrolhos et, de là, se dirige vers le Cap[28]. Enfin, en 1670, Pimentel indique Madère, les îles du Cap Vert, la « volta do Brasil » en passant à 50 ou 60 lieues à l'Est des rochers de St.-Pierre et St.-Paul et à 35 ou 40 lieues de Fernão de Noronha[29].

La route de Lisbonne au Brésil et au Cap présente donc des variantes pendant notre période, mais peu importantes, Dans l'ensemble, elles restent conformes aux tracés idéaux donnés pour l'époque contemporaine,

La meilleure route du Cap au Brésil et à Lisbonne est, elle aussi, très vite connue. Linschoten et Vicente Rodrigues nous la rappelent : Sainte-Hélène, Ascension — îles où l'on ne s'arrête que si l'on a besoin d'eau et de ravitaillement — puis direction Nord-Ouest jusqu'à la latitude des Açores, les Açores et Lisbonne[30]. Gaspar Manuel, après Ascension, nous fait passer à 30 lieues à l'Est des rochers de St.-Pierre et St.-Paul; de là, nous abordons les Açores par l'Ouest et, des Açores, nous mettons le cap sur Viana ou Porto pour dérouter les pirates[31]. En 1601, suivant une tradition déjà bien établie, la nef « São Francisco » passe par Sainte-Hélène et Ascension[32]. Aleixo da Motta précise : Sainte-Hélène, Ascension, la direction Nord-Ouest — un quart Ouest jusqu'au 4e degré de latitude Sud puis Nord-Ouest — un quart Nord jusqu'à 40 lieues à l'est des rochers de St.-Pierre et St.-Paul, ensuite la direction Nord-Nord-Ouest jusqu'au

21. *Cf. Roteiros de João de Castro*, t. I.
22. *História Trágico Marítima*, t. III, pp. 45-57 et t. IV, p. 62.
23. *Ibid.*, t. VI, pp. 10-15.
24. Linschoten, t. III, chap. I-II; le chap. V reproduit le routier de Vicente Rodrigues.
25. *Cf.* note 2 et G. Pereira, *Roteiros Portugueses ...*, pp. 15-26.
26. G. Pereira, *o.c.*, pp. 40-59.
27. Id., *ibid.*, pp. 96-106.
28. Frazão de Vasconcelos, *Relação Inédita ...*, dans *Ethnos*, t. I.
29. *Prática da Arte de Navegar ...*, pp. 131-132.
30. Linschoten, t. III, chap. VII et G. Pereira, *o.c.*, pp. 27-33.
31. G. Pereira, *o.c.*, pp. 65-67.
32. Frazão de Vasconcelos, *Diário de Navegação ...*, dans *Anais da Academia Portuguesa da História*, nº 8, p. 233.

pot-au-noir qui en juin-juillet s'étend jusqu'au 14e ou 15e degré de latitude Nord, enfin les Açores qu'il faut aborder de l'Ouest en se méfiant des hauts fonds du 38e degré à l'Ouest de l'archipel[33]. On ne passera par l'Angola que si l'on veut y prendre du ravitaillement ou si le roi le demande. Du Cap à l'Angola il faut pratiquer le cabotage, qui n'interdit pas d'abandonner la vue de la côte; il suffit de garder la direction Nord-Nord-Ouest jusqu'au 23e degré et Nord jusqu'au 16e degré. A partir de l'Angola, Aleixo da Motta propose la direction Ouest-Sud-Ouest pour éviter les calmes équatoriaux et les courants contraires de la côte de Guinée. Il fait passer les navires à 20 lieues au Nord d'Ascension et à 40 à l'Est des rochers de St.-Pierre et St.-Paul, où ils rejoignent la route normale[34]. C'est aussi cette route que rejoignent les navires qui viennent de Bahia ou de Pernambouc.

Là encore, les routes du XVIe et du XVIIe siècles correspondent aux routes idéales des cartes modernes. La route d'Angola à Lisbonne correspond à celle tracée aujourd'hui entre le golfe de Guinée et l'Europe. La route de Lisbonne à l'Angola est une route de cabotage pour la plupart des navigateurs qui suivent la côte d'Afrique. C'est le cas de Fructuoso Ribeiro en 1580[35]. Ils vont même jusqu'au Cap de Bonne-Espérance, comme la nef « Conceição » en 1555[36]. Cependant, à la fin de notre période les pilotes préfèrent, semble-t-il, aller utiliser les vents d'Ouest de l'hémisphère austral. Pimentel, en 1670, conseille d'atteindre par les Abrolhos et les îles Martin Vaaz le 28e ou le 30e degré de latitude Sud où l'on prendra la direction Ouest, quitte à remonter vers le Nord, à quelques degrés à l'Ouest de l'Afrique, en suivant les courants[37]. C'est la même route qu'indiquent, en 1667, les RR.PP. Angelo et Carli entre Pernambouc et le Congo[38]. La route d'Angola au Brésil qu'ils ont suivie est aussi la bonne[39].

A petite échelle, les routes maritimes suivies par les Portugais sont donc de bonnes routes. Elles forment bien le grand 8 imposé par les contraintes physiques. Mais à grande échelle, que ce soit en pleine mer ou sur les côtes, les difficultés surgissent, dues aux navires, à leur voilure et à leur coque d'une part, à la science nautique, à la durée des traversées, aux côtes et aux îles de l'autre.

---

33. G. Pereira, *o.c.*, pp. 156-158.
34. Id., *ibid.*, pp. 158-167.
35. BN Paris, Fonds portugais 8 (15), nº 93, p. 278 : *De Fructuoso Ribeiro para o padre Fco Martiz.*
36. *História Trágico Marítima*, t. II, pp. 9-10.
37. *Prática da Arte de Navegar ...*, pp. 181-182.
38. *Churchill's voyages*, t. I : Voyage au Congo.
39. Sur la navigation le long de la côte Nord du Brésil voir F. Mauro, *Le Brésil au XVIIe siècle*, pp. 69-120.

# II. LES CONSTRUCTIONS NAVALES

Il est impossible de comprendre les conditions de la navigation dans l'Atlantique au XVIIe siècle sans connaître l'instrument même de cette navigation. Nef ou caravelle, barque ou galion, il joue un rôle déterminé par sa nature, elle-même conditionnée par les progrès de l'architecture navale et les ressources en bois et métal de l'Empire Portugais.

## CATEGORIES DE BATEAUX : NAVIGATION LOCALE

Il faut distinguer tout de suite deux catégories d'embarcations : celles qu'on utilise pour la navigation locale et celles qui sont réservées au long cours.

Parmi les premières, certaines ont persisté jusqu'à nos jours : les Portugais connaissent bien le bateau des *moliceiros* d'Aveiro, dont la voile carrée et la «haute proue retroussée des barques phéniciennes »[1] se retrouvent dans les *rabelos* du Douro ou dans les canots chargés de bananes que le vent pousse, à Madère, d'une crique à l'autre. Tout cela existait au temps des Philippes. Et si les *iates* des Açores sont maintenant mus par la vapeur ou les moteurs, ils ont conservé du moins le nom de leurs aïeules légères qui ne cessaient de faire la navette entre São Miguel, Terceira, Pico et Faial.

Nous connaissons particulièrement bien un de ces types de bateaux. Les caïques de l'Algarve sont des barques de pêche d'environ 20 tonneaux bruts[2]. Leur longueur atteint 18 mètres, leur largeur supérieure 5 m ½ et leur hauteur sur l'eau 1 m ½. Leur proue est droite et leur poupe carrée. Elles ont deux mâts qui semblent s'écarter vers le ciel : « traquet » à l'avant — grand mât à l'arrière. Chaque mât possède une grande vergue, plus longue que le navire. Elles présentent une grande calaison, surtout à l'arrière, peu d'œuvres vives, une proue effilée, propre à couper l'eau. Le pont possède 4 écoutilles qu'on ferme en cas de mauvais temps. Ces embarcations se meuvent à la voile ou à la rame. Les voiles sont latines.

---

1. *Le Monde en couleurs : Le Portugal*, p. 424.
2. Quirino da Fonseca, *A caravela portuguesa*, p. 472.

On les appelle *bastardos*, sauf une petite voile triangulaire ou quadrangulaire, latine, mais d'un type différent des *bastardos* : c'est la *cachapana*. Les deux voiles principales sont la *traquete* à l'avant et la voile grande à l'arrière et la *traquete* est la plus grande des deux.

On pourrait comparer cette navigation locale européenne avec celle pratiquée dans le reste de l'Empire. Les coutumes africaines sont assez connues. Citons seulement Bosman sur les Noirs de Guinée :

> « Les plus grands (de leurs canoës) ont 30 pieds de long et 6 pieds de large et ils diminuent peu à peu jusques aux plus petits qui ont 13 ou 14 pieds de long et 3 ou 4 pieds de large. Nous nous servons des plus grands pour transporter nos marchandises en d'autres endroits et ils contiennent autant que l'esquif d'un vaisseau marchand. On fait aller ces bateaux à la rame et on y emploie 2, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15 et 17 rameurs selon qu'ils sont longs ... »

Bosman explique ce nombre impair par la nécessité de mettre un homme au gouvernail et il ajoute :

> « Ils ne se servent point de rames comme nous, mais d'une espèce de pelles, faites en forme de cœurs, à peu près comme les houes avec quoi l'on remue la terre et qui ont aussi un manche de la même longueur. Les plus petits bateaux leur servent à aller pêcher ... » [3]

Au Brésil, comme en Afrique, on transforme les troncs d'arbres en pirogues. Les Tupinamba se servent des longs troncs de l'ubiragara dont ils font des barques de 60 à 70 palmes de longueur. Le bois de ces arbres est assez tendre et se creuse vite : en trois jours deux Indiens arrivent à vider le cœur à coups de hachette. Il ne reste que l'écorce. On ferme les extrémités. Et on peut embarquer 20 à 30 personnes. On utilisait aussi le cèdre et le *vinhático* — bois jaune du Brésil — que l'on rencontrait tous deux sur le littoral et dans l'intérieur à proximité des grands fleuves. Avant l'apparition des outils de fer européens, les indigènes creusaient un trou dans le tronc et y déposaient des braises qui, brûlant le bois, y formaient l'excavation nécessaire. On peut aussi détacher l'écorce du tronc. Ces travaux sont liés à des superstitions et précédés de la consultation des *pagés* — les sorciers — et de conjurations.

Les récits de voyages s'accordent mal sur le nombre des indigènes qui peuvent monter dans le même canot. Pigafetta et Gabriel Soares avaient dit 30. Thevet, Lery, Pero Lopes : 40 ou 50. Hans Staden : 10. Mais les 100 donnés par Jimenez de la Espada sont dépassés par les 300 d'Yves d'Evreux. En fait, la taille des barques était sans doute assez variable. J. F. de Almeida Prado ne pense pas que la moyenne puisse dépasser deux douzaines de rameurs par embarcation.

3. Bosman, *Guinée*, pp. 124 et suiv.



A l'intérieur du canoë, les Indiens disposent des traverses pour maintenir la largeur du bateau uniforme sur toute sa longueur. Avant l'arrivée des Européens, ils ignorent l'usage du banc : ils pagaient debout. Le canoë est à la fois un bateau de pêche, de transport et de guerre. Quand les Portugais ne peuvent construire de « caravelons » pour le cabotage, ils prennent deux ou trois barques indigènes liées ensemble pour y charger les marchandises que l'on place sous un toit dressé au centre. Ce toit est fait de palmes ou de peaux de bœufs. Dans l'Amazone, le canoë ressemble à une barque de chasse, une *montaria*, et en prend le nom. Dans le Nord-Est, les flottilles employées dans le chargement du sucre sont connues sous le nom de *trapiches* qui désignent à la fois des embarcations, des entrepôts et des moulins. Les pagaies sont partout formées d'une pale, munie d'une poignée très longue que l'on fabrique en fendant de haut en bas le tronc d'un arbre spécial, l'*iluaca*, ou d'un autre, meilleur encore, le *janipapo* ou *genipapo*. Sur les rivières ou les lacs, les Indiens se servent de longues perches, taillées, de préférence, dans la *taquarussu*, bois long, léger et résistant.

C'est dans un autre bois, lui aussi très léger, l'*apehyba*, que sont fabriquées les *jangadas*, ces radeaux à voile et à balancier d'usage courant sur la côte du Nord-Est et que les indigènes appellent *igapeba*. Trois longues pièces de bois liées ensemble et un mât planté au milieu, c'est là toute leur structure [4].

On pourrait décrire à l'infini ces flottes de villages, dispersées le long des côtes atlantiques. La limite est parfois incertaine entre elles et les embarcations qui n'hésitent pas à aborder la haute mer et franchir l'Océan.

## CATEGORIES DE BATEAUX : NAVIGATION AU LONG COURS

Au long cours, il faut encore distinguer bateaux à rames et navires à voiles. Les bateaux à rames, qui sont plutôt de grands caboteurs que des navires au long cours, sont surtout les galères. D'origine méditerranéenne, les galères avaient la réputation de ne pouvoir aborder les lames de l'Océan, n'étant pas des navires de haut bord. Cependant on les utilise dans l'Empire portugais comme navires de guerre : autour de Lisbonne, dans le détroit de Gibraltar et sur les côtes marocaines, pour la lutte contre les corsaires et les pirates; dans l'Océan Indien, contre les Arabes. Dans son *Arte da guerra do mar*, Fernando Oliveira nous donne sur les galères portugaises des renseignements intéressants. Il condamne l'emploi de galères de plus de 4 rameurs par banc à cause de la trop grande longueur de rames que cela exige et de la difficulté qu'ont les rameurs

4. Almeida Prado, *Pernambuco*, t. IV, pp. 168-175 et Alves Camara, *Ensaio sobre as construcções navaes indigenas do Brasil.*

à se mouvoir par suite du peu de largeur des bateaux. Ces galères ont des mâts : petit mât de *traquete* avec voile quadrangulaire de croix; grand mât et mât de misaine ou d'artimon avec voiles latines triangulaires. La poupe a un tendelet sous lequel est dressé un pavillon; sur le devant de ce pavillon est fixé un mât d'étendard.

Plus souvent d'ailleurs la galère n'a que deux mâts : le grand mât et le mât de *traquete*. Sur le grand mât on peut utiliser deux antennes : une pour le *bastardo*, l'autre pour la *burda*, plus petite. En outre, on peut placer une vergue pour le « tréou », voile quadrangulaire qu'on hisse en cas de tempête. La voile de *traquete* est, comme les autres, une voile carrée. Il s'agit là de la galère bâtarde à 24 bancs. La galère royale en diffère par le nombre de bancs — 29 au lieu de 24 — et sans doute le nombre de rameurs par banc est-il supérieur. La galère de 4 rameurs par banc ou « galère de quatre » doit avoir 24 bancs par côté, donc 190 rameurs, étant donné que les derniers bancs, situés à l'avant, ont un rameur de moins à cause de l'effilement de la proue. La « galère de trois » doit avoir 22 bancs, donc 130 rameurs. Le nombre de bancs peut donner une idée des dimensions de la galère. D'après Fernando Oliveira, la galère de 22 bancs doit avoir 180 palmes de Goa de longueur. La largeur doit être comprise entre 1/5 et 1/10 de la longueur, comme dans les bateaux de type méditerranéen [5].

Il existe, à côté des galères, d'autres navires à rames, plus petits : galiotes ou fustes, frégates ou brigantins, galizabres et galées, felouques, polacres, navettes et tartanes. A vrai dire, la distinction n'est pas très nette entre ces différentes catégories et ces termes sont plutôt des synonimes dont la variété tient à l'immensité de l'Empire. La frégate ou brigantin n'a pas plus de 16 bancs et un rameur par banc, selon Fernando Oliveira. Dans l'Atlantique, ses mâts sont les mêmes que ceux des galères, alors qu'en Méditerranée elle n'a qu'un mât et une voile. C'est un petit navire de guerre qui protège les côtes et les convois [6]. La galiote ou fuste la plus célèbre dans l'histoire de l'Atlantique est celle utilisée par Diogo Botelho pour aller de l'Inde au Portugal en 1535 : 5 m 50 de longueur; 3 m de largeur; 1 m 50 de hauteur. Or les *lanchas* utilisées à l'époque par les grands vaisseaux pour le service du bord ont 9 m 75 de longueur, 3 m 75 de largeur et 1 m 55 de hauteur [7].

Quant à la galizabre, c'est un mixte entre la galère classique et l'antique *zabra* biscayenne, et la galée une petite galère de deux douzaines de rames. Le felouque est un petit bâtiment à voiles et à rames, les polacres, les navettes et les tartanes des bâtiments analogues [8].

5. Henrique Lopes de Mendonça, *Estudos sobre navios portugueses* ..., pp. 37-39. Le Ct Denoix, en ce qui concerne le gréement, m'écrit, par contre : « Le tréou s'établit toujours au mât de l'avant, c'est une voile de fuite. La voile de 'traquete' est la voile régulière du mât avant; en la circonstance, elle semble latine. »
6. Henrique Lopes de Mendonça, *o.c.*, p. 38.
7. *Cf.* l'article consacré à la fuste de Diogo Botelho par Quirino da Fonseca dans *Memórias da Academia das Ciências. Classe de Letras*, t. I, pp. 369-386.
8. Manuel Fernandes, *Livro das Traças da Carpintaria* (1616). Cité par Quirino da Fonseca, ainsi que le *Livro Náutico*.



Des navires à voile, le plus ancien est la nef, la *nau*. Elle existe au Portugal dès le Moyen-Age, mais n'y atteint pas les dimensions des nefs vénitiennes ou gênoises. C'est un navire de haut bord relativement court, à trois couvertes, à voiles carrées pour le grand mât et le *traquete*, et triangulaires pour la « misaine » [9]. Au milieu du XVI[e] siècle apparaît une voile carrée sur le mât arrière et parfois un mât de « contre-misaine », ou contre-artimon. La taille de la nef ne cesse de croître. Au temps de Fernando Oliveira, elle déplace 500 à 1.000 tonneaux. C'est le gros bateau par excellence, celui qu'on utilise pour le voyage annuel aux Indes Orientales. La coque, relevée à l'avant et à l'arrière, y possède de véritables « châteaux ». Dans le château arrière, logent les passagers riches [10].

Avec la nef, nous trouvons souvent la caravelle [11]. Nous connaissons la différence entre les deux navires : autant l'un est un grand vaisseau que l'on charge beaucoup et qui se déplace lentement, autant l'autre est un bateau rapide et léger. Souvent il précède les flottes, assure les liaisons, transporte des marchandises en faibles quantités, soit parce qu'elles ne sont pas volumineuses, soit parce qu'on divise les risques La caravelle déplace 50 à 100 tonneaux. Ce tonnage tend à augmenter jusqu'au XVII[e] siècle mais, même alors, il ne dépasse jamais 200 tonneaux. Pour 1624, Quirino da Fonseca donne les tonnages suivants :

| | | |
|---|---|---|
| *São João* ........................................ | 90 | tonneaux |
| *Nossa Senhora do Rosário* .................. | 93 | » |
| *Nossa Senhora dos Remédios* ........... | 120 | » |
| *Nossa Senhora da Conceição* .............. | 130 | » [12] |

En 1631, « Nossa Senhora da Ajuda » et « São Jerónimo » ont chacune 100 tonneaux, « Nossa Senhora do Rosário » e « Santa Cruz » 120 tonneaux et « Nossa Senhora da Graça » 150 tonneaux. Un document sans date mais du XVII[e] siècle mentionne la caravelle « Santa Catarina » de 160 tonneaux. A quelles dimensions correspondent ces tonnages ?

Par le *Livro Náutico* nous connaissons les dimensions de deux catégories de caravelles utilisées à la fin du XVI[e] siècle : celle de 150 à 180 tonneaux ou caravelle redonde utilisée comme auxiliaire des flottes, et le type *antiga meã* plus ancien, plus petit. L'*antiga meã* est intermédiaire entre la précédente et les anciennes caravelles du XV[e] siècle : comme celles-ci, elle n'a, presque exclusivement, que des voiles latines triangulaires; comme celle-là, elle possède 4 mâts.

9. Le rapport largeur-longueur est 1/5 et non 1/7 comme dans la galère. Misaine au sens méditerranéen, c'est-à-dire « artimon ».
10. Henrique Lopes de Mendonça, *o.c.*, pp. 5-11. *Cf.* Mémoire de João Corte Real dans C. Barcelos, *Bul. Soc. Geo.*, 1898-99, p. 24.
11. Pour tout ceci, *cf.* : Quirino da Fonseca, *A Caravela Portuguesa*, et Henrique Lopes de Mendonça, *o.c.*, pp. 40-75.
12. Quirino da Fonseca, *A Caravela* ..., p. 393.

Quirino da Fonseca a calculé en mètres les dimensions données par le Livre Nautique[13]. Il a admis que le *rumo* et la « palme de Goa » valaient respectivement 1 m 50 et 0 m 25. Du tableau qu'il a dressé, il tire la comparaison suivante :

## a) *Les coques.*

Les deux types de caravelles ont la même longueur de quille mais l'*antiga meã* a de plus grands élancements, ce qui différencie leurs longueurs totales. L'*antiga meã* est moins large, à la fois sur le pont et dans le fond. Elle doit avoir une capacité moindre. La hauteur d'entrepont est supérieure dans l'*antiga meã* parce que celle-ci n'a pas de tillac à la proue et que la corniche de poupe, réservée au logement du capitaine est trop petite : il faut donc de quoi se loger dans l'entrepont.

L'ancien tonnage des navires ne correspond pas à la capacité réellement transportable. Il correspond seulement au « déplacement ». Par suite, bien que son pont soit plus haut, l'*antiga meã* a un tonnage moindre[14].

Le rapport entre la longueur et la largeur est plus élevé dans l'*antiga meã* (3,3 au lieu de 2,9). Fernando Oliveira admet qu'un navire est long quand le rapport est 3 ou supérieur à 3. L'*antiga meã* est donc un navire long. L'autre caravelle est un *navio redondo*, un navire rond. Par suite, si l'on s'en tient à la forme de sa coque et mise à part sa voilure presqu'exclusivement latine, la caravelle *antiga meã* devait être plus légère et mieux naviguer à la bouline que la caravelle de 150 à 180 tonneaux.

Au début du XVIIe siècle, la caravelle s'allonge, peut-être sous l'influence du galion.

## b) *Les gréements.*

Dans les deux caravelles, les mâts on la même taille sauf le mât de *contra* ou mât arrière qui a 3 mètres de plus dans l'*antiga meã*, ce qui d'ailleurs ne correspond pas à une différence de voilure.

Au lieu d'avoir deux voiles carrées sur le mât de proue, l'*antiga meã* a une voile latine unique[15]. L'une des caravelles est dite latine; l'autre *redonda*. Les voiles latines du grand mât et de l'artimon sont un peu plus petites dans l'*antiga meã*, la longueur des vergues étant 22 m 50 et 18 m au lieu de 24 et 21 m. La civadière, par contre, est un peu plus grande dans l'*antiga meã*, où la vergue a une longueur de 9 m 75 au lieu de 9 m

13. Id., *ibid.*, p. 329. *Cf.* tableau en annexe à la fin de notre chapitre.
14. Id., *bid.*, pp. 265-267 et 337. Sur le problème du tonnage, voir Pierre Chaunu, dans Michel Mollat, *Histoire du Navire*, Colloque d'Histoire Maritime, 1956, pp. 91 et suiv.
15. Quirino da Fonseca, *A Caravela* ..., p. 440. Contrairement à l'opinion de certains historiens de la marine portugaise, Gago Coutinho, par exemple, et aussi du Ct Denoix.



caractéristique intéressante pour l'*antiga meã* quand elle navigue avec le vent en poupe, d'autant plus qu'elle ne dispose pas sur le mât de proue d'une voile carrée comme l'autre caravelle. Quirino da Fonseca nous donne les surfaces de voilure des deux types de caravelles[16] :

| | *Carav. 150 à 180 t* | *Carav.* Antiga meã |
|---|---|---|
| Traquete ...... | 98 m² | 29 m² |
| Voile de Hune ...... | 24 » | |
| Civadière ...... | 49 » | 53 » |
| Grande Voile ...... | 123 » | 103 » |
| Voile d'Artimon ...... | 92 » | 66 » |
| Voile de Contra ...... | 29 » | 29 » |
| Total ...... | 415 » | 280 » |

La moindre voilure de l'*antiga meã* s'explique par son moindre tonnage et surtout sa moindre largeur. Cependant elle est très rapide et les nefs ont de la peine à la suivre[17].

Ajoutons quelques détails. Le *peixol* est l'extrémité, allongée vers le haut, de l'étrave. On connaît mal son utilité. Sans doute sert-il à fixer les câbles de manœuvre. Il est généralement arrondi pour éviter de déchirer les voiles qui peuvent l'atteindre. La partie du pont située entre les gaillards arrière et avant, accupés par les cabines du capitaine et de l'équipage, s'appelait le *convés*, le tillac, muni d'un bastingage à claires-voies. Les gaillards ont aussi des bastingages d'au moins 0 m 75 de hauteur. Un dispositif spécial, la *xareta*, formée de deux poutres et d'un filet permet de faire descendre sur l'eau l'esquif placé sur le tillac. D'autres filets sont tendus sur les gaillards avant et arrière[18]. Ils protègent les marins contre l'ennemi en cas d'abordage. La cale du navire forme une chambre unique dans les petites caravelles. Elle est, dans les plus grandes, divisée en *paióis* ou soutes spécialisés : *paiol* des drogues, *paiol* du poivre, *paiós* de la poudre, des voiles, des provisions. On entre dans la cale par une écoutille ouverte sur le pont un peu en avant du grand mât. Dans la caravelle de 150 à 180 tonneaux, l'écoutille a 7 palmes soit 1 m 75 de côté pour permettre le passage des « pipes » qui mesurent 1 m 50 × 1 m.

A la poupe, une autre écoutille donne accès au *paiol* des provisions.

16. *A Caravela*..., p. 339. L'auteur, dit le Ct Denoix, oublie la misaine carrée.
17. *Cf.* lettre de Jean III au comte de Castanheira, citée par Quirino da Fonseca, *o.c.*, p. 341.
18. *A Caravela* ..., p. 427.

La caravelle du *Livro das Traças* ... a une écoutille rectangulaire de 7 palmes ½ de longueur et 5 de largeur[19].

Au XVIe siècle, la caravelle et la nef ne sont pas des types nouveaux de navires. Le galion au contraire est généralement considéré comme une création originale. Au Portugal, le mot apparaît pour la première fois en 1519 à propos de la flotte de l'Inde. Par analogie avec les galions espagnols, on a longtemps admis que les galions portugais étaient de grosses nefs. Au siècle dernier Henrique Lopes de Mendonça émit l'idée que rien ne permettait de définir le galion comme un type de navire distinct[20]. La question a été reprise récemment par Quirino da Fonseca qui arrive aux conclusions suivantes[21]. Le galion a été créé au temps de D. Manuel pour remplacer la caravelle « redonde » que parfois on joignait aux flottes de l'Inde. Il correspond à une transformation de cette caravelle et doit jouer le même rôle : accompagner la flotte pour la protéger et assurer ses liaisons. Par conséquent, il est plus petit que la nef. C'est plutôt un navire de guerre, dans la mesure où la distinction entre navires de guerre et de commerce existe au XVIe siècle. Il est moins haut sur l'eau que la nef pour offrir à la fois moins de prise aux projectiles ennemis et plus de stabilité au vent. Il a moins de tirant d'eau : il évite ainsi plus facilement les hauts fonds. Sa fabrication est robuste pour lui permettre de mieux résister aux ébranlements de sa puissante artillerie et aux boulets de l'artillerie adverse. Il est plus rapide que la nef parce que sa carène est moins ventrue et plus longue. Sa voilure est facile à manœuvrer, comme celle de la caravelle redonde. Il peut aller contre le vent plus vite que la nef car sa voilure latine est plus développée. Mais sa voilure redonde lui permet aussi d'aller rapidement vent arrière.

Sous le régime de l'union avec l'Espagne, il semble que les galions portugais aient parfois voulu imiter la taille géante des galions espagnols. Dans une lettre à Philippe, le vice-roi de Portugal parle de ces « galions qui ne se laissent pas diriger avec la même facilité que les navires plus petits ». Et, ajoute-t-il, ils ne peuvent poursuivre les corsaires car ils sont trop lourds et leur manœuvre est trop lente[22]. Ce gigantisme va subsister après 1640. Témoin le « Père Eternel ». Le représentant français à Lisbonne écrit le 7 novembre 1665 :

> « Il y a quelques jours que la flotte du Brésil ... est heureusement arrivée en cette rivière ... Parmi tous ces vaisseaux il y en a un, nommé le Père Eternel, bâti au Brésil, du port de 2.000 tonneaux et percé pour 114 pièces de canon. Il est parfaitement bien fait et d'un bois merveilleusement bon, et très excellent voilier à ce que l'on dit; ce qui est le plus admirable en ce vaisseau est que son grand mât est tout d'une pièce; il est vrai qu'il me semble un peu petit pour une si extraordinaire machine quoiqu'il ait 9 pieds de circonférence au niveau du tillac. J'ai été dedans pour en prendre les mesures que je joins à cette dépêche. Si le roi le voulait acheter je crois qu'on le vendrait volontiers. Il appartient au roi de Portugal et à un particulier; c'est ici son premier voyage. »

19. *A Caravela* ..., pp. 428 et suiv.
20. Henrique Lopes de Mendonça, *o.c.*, pp. 25-31.
21. Dans *Memórias da Acad. das Ciências. Classe de Letras*, t. I, pp. 151-167.
22. Simancas, SP 1 550 m, p. 562.



La quille du *Padre Eterno* mesurait 143 pieds. Il avait été construit sur l'ordre de Salvador Correa de Sá au chantier de l'Ile du Gouverneur dans la baie de Rio. Au XXe siècle on donnera son nom à l'aéroport établi dans l'île. Voici les autres dimensions de cette ville flottante : longueur en dedans depuis la grande chambre jusqu'à l'avant : 177 pieds de roy soit 58 m 41; largeur sur le tillac : 33 pieds, soit 10 m 89; longueur en dedans « dans sa première batterie depuis la Sainte Barbe jusqu'à son avant » : 165 pieds, soit 55 m 44; largeur : 44 pieds, soit 14 m 52. La grand chambre a de large 33 pieds 4 pouces, soit 11 mètres. « Deux galeries aux côtés, chacune desquelles a 32 pieds de long (10 m 56) et 5 de large (1 m 65) »[23].

Cela dit, jusqu'au milieu du XVIIe siècle, le galion est plutôt un navire de moindre tonnage que la nef[24]. La comparaison du galion de 500 tonneaux et de la nef de 600 fait apparaître quelques différences de forme notables. Le galion a une quille de 2 mètres plus longue que la nef. Sa largeur est moindre de 3 mètres. De même sa hauteur, tant à la proue qu'à la poupe. Plus long et muni d'une plus grande voilure, il doit filer plus vite que la nef. Sa superstructure étant moins lourde car moins haute, sa coque peut être plus légère bien que plus longue.

Pour le gréement, la nef a trois mâts, le galion quatre. Le grand mât et le mât de proue ou de *traquete* ont la même voilure quadrangulaire sur les deux bateaux. Le troisième mât de la nef, ou mât de misaine, a 10 brasses de hauteur et une vergue de 13 brasses avec voile triangulaire. A la place de ce mât unique, le galion a 2 mâts avec voiles triangulaires. Le plus grand, ou mât d'artimon, a 12 brasses de hauteur avec une vergue de 24 brasses. Le plus petit, mât arrière ou mât *do contra*, a 8 brasses de hauteur, supportant une vergue de 12 brasses. Par suite, pour un tonnage inférieur de 100 unités, le galion a une plus grande superficie de voilure latine, mais une surface de voiles quadrangulaires égale à celle de la nef.

Nef, caravelle, galion, sont les trois grands types de navires portugais à voiles aux XVIe et XVIIe siècles. Cependant il en existe d'autres moins importants mais non négligeables. La *barcha* semble issue de la barge nordique. C'est un navire de haut bord qu'il ne faut pas confondre avec

23. AN Paris, B I 643. *Cf.* Boxer, *English shipping in the British Trade*, dans Mariner's Mirror, vol. 37, nº 3 (juillet 1951). — Public. Arch. Nac. Rio, Catal., *Mariner's Mirror*, vol. 37, nº 3 (juillet 1951). Public. AN Rio, *Catálogo*, vol. 1, f. 57 (15 fév. 1667) : *Carta régia mandando pagar a Salvador Correa de Sá e Benavides 24 000 cruzados pela compra do galeão « Padre Eeterno »*.

24. Au témoignage, notamment de l'amiral João Pereira Corte Real, selon Quirino da Fonseca, *art. cité*, p. 163.

la *barca* ou barque utilisée comme cannot ou sur les fleuves. Souvent le mot *barca* est employé pour *barcha* et certaines embarcations de cabotage appelées *barcas* sont presque des *barchas*. Mais pour la grande navigation atlantique les *barchas* semblent avoir disparu avant la fin du XVI[e] siècle. On ignore leur forme exacte [25].

Le *barinel*, qui a joué un rôle important dans la découverte de l'Afrique, semble plus grand que la *barcha*. Sans doute a-t-il deux mâts. Mais à la fin du XVI[e] siècle il a complètement disparu [26].

La *tafforée* servait aux transports des chevaux : c'était une barque large à fond plat. Mais il est difficile de dire si elle existe encore à la fin du XVI[e] siècle [27].

La *carraque* est à l'origine un bateau italien, puis flamand. Mais à la fin du XVI[e] et au début du XVII[e] siècle le terme semble désigner pour les étrangers de véritables nefs portugaises. C'est le cas de la nef de l'Inde capturée en 1592 par John Barrough et qu'une note de Charnock appelle *carraque*. C'est la nef « Madre de Deus » commandée par Fernando de Mendonça Furtado, qui, revenant de l'Inde avec la nef « Santa Cruz », est capturée par sept galions anglais à la hauteur de Terceira ou de Corvo, transférée en Angleterre et, plus tard, rachetée. Cette prétendue *carraque* à laquelle on attribue 1.600 tonneaux de « déplacement » et 7 ponts a, en fait, 4 ponts et moins de 1.000 tonneaux selon la manière portugaise de calculer le tonnage, 900 tonneaux étant occupés par les marchandises. Tout ce que nous avons dit des nefs est vrai des *carraques* [28].

La *hourque* est une nef fabriquée en Allemagne ou en Flandre. Il a été jusqu'ici impossible de savoir si elle présentait quelque différence notable avec la nef portugaise. Elle est très rare dans la vie maritime portugaise. On cite le cas des deux *hourques* qui vont en 1615 aux Indes Orientales, commandées par Ruy de Mello e Sampayo : l'une d'elles fait naufrage au Cap St.-Augustin [29].

La *semaque*, bien que petit bateau, semble avoir joué un rôle dans le trafic au long cours. Au XVII[e] siècle c'est, en général, un navire hollandais. Au Brésil, à la fin du XVII[e] et au XVIII[e] siècle, il semble spécialisé dans le transport du tabac [30].

La *charrua* est aussi un petit navire de transport généralement hollandais. C'est la flûte française [31].

La *patache* est un petit navire de transport à 2 mâts, et d'une centaine de tonneaux. Elle est souvent hollandaise [32].

25. Henrique Lopes de Mendonça, *o.c.*, pp. 13-16.
26. Id., *ibid.*, pp. 16-18.
27. Id., *ibid.*, pp. 23-25.
28. Id., *ibid.*, pp. 18-21.
29. Id., *ibid.*, pp. 21-22.
30. ANTT, Madère : Registres da Alfândega et Borges de Barros, p. 31.
31. Borges de Barros, p. 31.
32. Borges de Barros, p. 31 et Manuel Fernandes.



Reste le problème du *navio*. Tantôt le mot est pris dans le sens général de navire, tantôt il désigne un bâtiment de transport de tonnage inférieur à la nef, mais qui semble généralement plus lourd et moins rapide, offrant moins de « style », de « race », et que les utilisateurs ou les constructeurs eux-mêmes hésitent à classer dans une catégorie déterminée. Quoiqu'il en soit, la notion de *navio* reste pour nous encore assez obscure.

Selon quelle proportion ces différentes catégories de bateaux étaient-elles représentées dans la flotte portugaise ? Il est difficile de le dire. On peut seulement faire à ce sujet quelques remarques générales :

*a*) les nefs étaient rares, sauf sur la route de l'Inde Orientale;

*b*) les *navios* et les caravelles sont les navires les plus fréquents sur les routes proprement atlantiques;

*c*) nous avons une idée de la flotte de guerre portugaise grâce à divers textes, en particulier celui de l'Arquivo Ultramarino de Lisbonne cité par Frazão de Vasconcelos [33] qui renseigne en même temps sur l'artillerie des navires de guerre. Selon lui, cette flotte comprend en 1622 :

| | *Tonneaux* | *Equipage* | *Soldats* | *Canons* |
|---|---|---|---|---|
| 1 galion *Misericorde* « capitane » ...... | 600 | 105 | 180 | 28 |
| 1 gallion *Saint-André* « amiral » ...... | 450 | 85 | 142 | 22 |
| 1 galion *Saint-Joseph* ..................... | 450 | 67 | 112 | 20 |
| 1 galion *Conception* ..................... | 450 | 67 | 112 | 20 |
| 1 hourque *Charité* ........................ | 300 | 45 | 75 | 16 |
| 1 hourque *N.-D.-du-Rosaire* ........... | 250 | 40 | | 14 |
| 1 *navio* ........................................ | 250 | 40 | 65 | 14 |
| 1 *navio* ........................................ | 400 | 60 | 100 | 18 |
| 1 patache *Saint-Joseph* .................. | 143 | 30 | 40 | 8 |
| 1 patache *N.-D.-de-Pena de-França* ... | 120 | 26 | 34 | 8 |
| Total ............................... | 3 413 | 565 | 925 | 168 |

Cette flotte doit être prête à agir toute l'année. Comme on le voit, elle ne comprend pas de galères.

La flotte dont la constitution avait été envisagée en 1632 pour la lutte au Brésil devait comprendre 12 galions de 500 tonneaux, 12 *navios* de 300 et 6 pataches de 140, soit en tout 30 embarcations et 10 440 tonneaux, montés par 3 380 hommes de guerre et 2 080 marins [34].

33. *Congresso do Mundo Português*, vol. VI, t. I, p. 256.
34. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 497.

## LA CONSTRUCTION NAVALE

Nous en connaissons assez bien les méthodes par le *Livro da Fábrica das Naus* écrit au milieu du XVI[e] siècle par le Père Fernando Oliveira. La construction navale, dit-il, est un art qui prend son inspiration dans la forme des poissons[35]. Pour construire un bateau, il faut tenir compte du genre de voyages qu'il doit effectuer. Et il faut résoudre quelques problèmes.

### 1° *Le problème de l'élancement de l'étrave et de la quête de l'étambot.*

L'élancement de l'étrave est beaucoup plus fort que la quête de l'étambot. Il représente plus ou moins le tiers de la longueur de la quille; plus pour les navires de guerre, moins pour les navires marchands[36]. Comment le réalise-t-on ? A la tête de la quille et perpendiculaire à elle, on trace une verticale, sur laquelle on prend un segment égal au tiers de la longueur de la quille. Prenant l'extrémité supérieure du segment comme centre, on trace un arc de cercle qui joint le plan horizontal passant par cette extrémité et le bout de la quille. Cet arc de cercle forme l'étrave. Si on prolonge celle-ci vers le haut, il faut le faire selon un droite sinon la pointe de l'étrave — *focinho* — sera en retrait. Le bois de l'étrave doit être dur comme celui de la quille et de la même grosseur. Tous deux, en effet, ont les mêmes obligations.

L'étambot n'est pas circulaire comme l'étrave mais droit et plus petit. Il doit être dur et de même grosseur que la quille, d'autant plus qu'il retient le gouvernail, soumis à de fortes pressions. Il n'est pas aussi haut que l'étrave mais doit être égal au tiers de la quille : car l'arcasse qui le surmonte doit arriver au niveau du pont principal — et moins haut que l'étrave. La quête de l'étambot est égale au 1/5 ou 1/4,5 de sa hauteur. Le rapport est plus rarement de 1/4, ce qui fait une quête plus prononcée, augmente la surface du gouvernail et rend le bateau plus maniable.

Comment tracer l'étambot ?

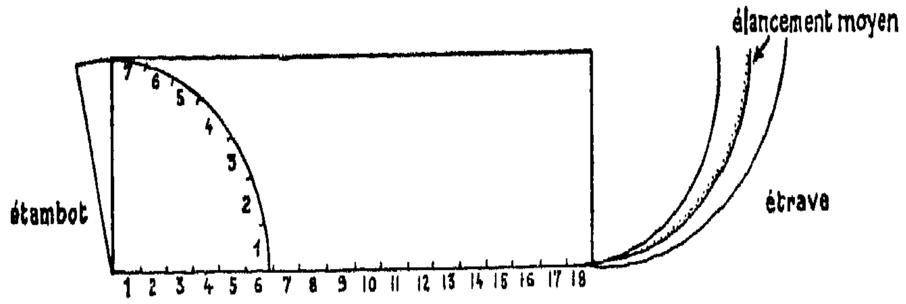
On mène une verticale perpendiculaire à la quille en son extrémité. Avec un compas on trace le cercle passant par le sommet de l'étambot, coupant la quille en ayant pour centre le sommet de l'angle formé par les deux pièces. Pour une quête de 1/4,5 on divise le quart NE du cercle en 7 parties égales. On prolonge l'arc de cercle vers l'arrière d'une partie égale et on a la quête de l'étambot.

35. Fernando Oliveira, p. 174.
36. Jamais plus de deux ou trois palmes en plus ou en moins. Pour tout ceci *cf.* : Fernando Oliveira, pp. 182-184.



Fernando Oliveira ne donne pas l'explication géométrique de cette règle; mais nous pouvons la rétablir (1).

De profil la quille, l'étrave et l'étambot présentent la disposition suivante :



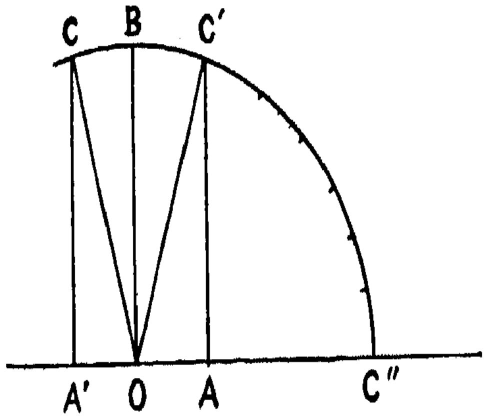

Le sommet de l'étambot est traversé par une barre, la barre d'arcasse (*gio*, de l'italien *giogo*, sans doute, c'est-à-dire joug). L'arcasse doit être plus grosse que l'étambot mais de même bois. Sa largeur est égale à la moitié de la plus grande largeur du navire. Elle doit être bien équilibrée, bien perpendiculaire à la quille et à l'axe du navire. Enfin on ajoute parfois à la quille des doublages — *corais*, *sobrequilha* —.

### 2° *Le problème de la construction de la carène*[37]

En plaçant le milieu de la carène en avant du milieu de la quille on rend le navire plus gouvernable. Exceptionnellement, dans les petits bateaux, le milieu de la carène peut correspondre au milieu de la quille : mais jamais il n'est situé en arrière. Dans les plus grands, il peut être placé au huitième de la quille.

Pour construire la carène, on utilise une règle spéciale, le *graminho*, qui permet d'établir les hauteurs successives de la carène au-dessus de la quille. Pour le réaliser il existe trois procédés.

Le plus simple, celui de l'arbalète — *beesta* — consiste, si l'on a une




1. Dans la figure ci contre il suffit de démontrer que :

$$\widehat{CB} = \frac{1}{4,5}\,OB \quad \left(\text{CB} \,\#\, \text{OA c'est-à-dire la quête de l'étambot}\right)$$

$$\text{or } \widehat{CB} = \widehat{BC'} = \frac{1}{7}\,\widehat{BC''}$$

$$\widehat{BC''} = \frac{2\ OB \times 3,14}{4}$$

$$\text{donc } \widehat{CB} = 1/7\,\frac{(2\ OB \times 3,14)}{4}$$

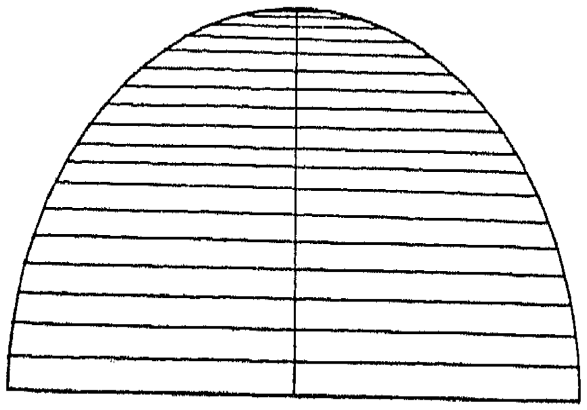
$$= \frac{2 \times 3,14}{7 \times 4}\,OB$$

$$= \frac{OB}{4,5}$$

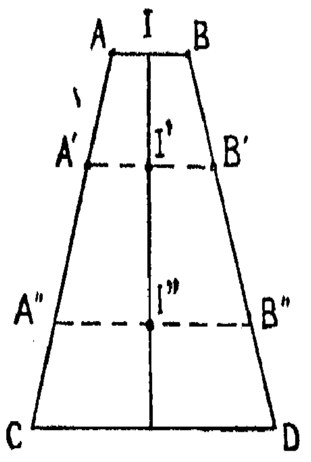
C. Q. F. D.

37. Fernando Oliveira, pp. 185-195.

quille de 18 *rumos*, à diviser en 36 parties égales une demi-circonférence. Le rayon médian représentera le *graminho*. Les cordes perpendiculaires à ce rayon diviseront le *graminho* en 18 compartiments donnant l'espacement des « compartiments » de la carène, soit les différentes hauteurs de la carène au-dessus de la quille.



Les deux autres procédés de réalisation du *graminho* sont la « poignée de sabre » — *rabo de espada* — et la « branchette » — *brusca* —.




Dans le premier, représenté par la figure ci-jointe CD = 3 AB. On porte AB en II' : on trace ainsi un « compartiment ». Puis on porte A'B' en I'I" : on en trace ainsi un autre. Et ainsi de suite.

Dans le second procédé, le premier compartiment a une largeur déterminée. Le second est égal au double du premier, le troisième au triple. Et ainsi de suite. L'inconvénient c'est que, si le navire est très long, les derniers compartiments sont trop grands et le navire se déforme.

Le *plão* ou « point » du fond est la partie de la carène qui touche la quille et reste horizontale. Elle peut être effectivement réduite à un point dans les petits navires — quand la longueur est inférieure à 15 *rumos* —. Ce sont les varangues du *plão*, les « varangues maîtresses » (*cavernas-mestras*) qu'on place d'abord. Pour les petits navires il n'y en a qu'une. Il faut ensuite placer les autres varangues jusqu'aux *almogamas* c'est-à-dire aux varangues correspondant aux extrémités de la quille. Naturellement les varangues du *plão* ne sont pas comprises dans la règle du *graminho*. Et toutes les varangues jusqu'aux *almogamas*, sont équidistantes.

Reste à fixer la longueur du *graminho*, plus long — de moitié en général — pour la poupe que pour la proue : le navire est ainsi incliné vers l'avant. On se sert d'une unité, le *par*, la paire. Une paire représente une varangue et l'espace qui la sépare de la varangue suivante. Si l'arrière représente 18 paires, sa hauteur maximum — à l'*almogama* — sera 18/12 = 1 paire ½. A l'avant, moins élevé, la hauteur de l'*almogama* sera 18/18 = 1 paire.



Quant à la largeur du fond elle varie. A l'endroit du *plão*, elle est comprise entre ⅓ et ½ de la largeur du pont supérieur. Entre ces deux limites, on choisira la largeur en tenant compte des règles suivantes : plus le bateau est grand, plus son fond doit être large; les voiles triangulaires exigent un fond moins large que les voiles carrées; un fond plus large donne une plus grande capacité. A l'endroit des *almogamas* le fond doit être ⅓ plus étroit qu'à l'endroit du *plão*, dans les grands bateaux — dans les petits, un peu plus. Entre les deux, les largeurs successives peuvent être fixées par la méthode du *graminho*.

## 3° *Le problème de la construction de la coque* [38]

C'est la construction la plus délicate, car elle n'obéit pas à des règles précises, mais à des traditions qui se transmettent oralement dans la corporation des charpentiers. On s'accorde cependant à reconnaître quelques principes généraux.

Le pont supérieur doit être à une hauteur du fond égale au tiers de la quille. Sur cette hauteur on prend, à un tiers du pont supérieur, un point qui devient le centre d'une circonférence passant par les extrémités du pont supérieur et dont le plan est perpendiculaire à l'axe longitudinal du navire. Cette circonférence indique la forme des flancs du navire. Le calcul vaut pour le centre du navire, à l'endroit des varangues maîtresses. On le refait pour chaque varangue jusqu'aux almogames.

Il faut alors dessiner la proue et la poupe. La proue doit être pleine et non plate : ainsi elle flotte et se gouverne mieux. Pour tracer la poupe on tire une droite du haut de l'almogame de poupe jusqu'au tiers ou la moitié de la hauteur de l'étambot. C'est le regel. Le *delgado* est la partie plate comprise entre l'almogame, le regel et l'étambot : elle permet au gouvernail d'agir mieux sur le navire.

La proue sortira de l'almogame et ira vers l'avant en remontant lentement sans saillie, de telle sorte qu'après 2 ou 3 varangues, elle prenne une forme d'angle, aigu vers le bas. Les prolongements des pointes de ces angles jusqu'à l'étrave formeront la proue. Celle-ci est mince jusqu'au tiers de la hauteur de l'étrave. Elle va ensuite en s'élargissant en arcs quasi circulaires.

La construction de la poupe est plus simple : on utilise des allonges de couples de plus en plus petites jusqu'à l'étambot.

Enfin il faut calculer la *boca*, la largeur du pont principal. La plus grande largeur doit être le tiers de la longueur. Elle diminue de ⅛ du centre aux almogames; de l'almogame de poupe à l'étambot elle diminue encore de ⅜, de l'almogame de proue à l'étrave de ⅞. Les poutres qui relient les extrémités des bras des couples sont des « lattes » plus ou moins épaisses selon l'importance de la superstructure. Pour renforcer,

38. Fernando Oliveira, pp. 197-213.

une sur trois peut être plus grosse. De même, plus le navire a de couvertes, plus il est fort.

Tels sont les principaux problèmes de la construction d'une nef selon le Père Oliveira, si nous laissons de côté la question du gouvernail déjà étudiée par Guilleux de la Rouerie[39]. Par la suite, les techniques ne semblent pas changer beaucoup. Notons seulement que c'est dans le courant du XVIIe siècle que l'usage du treuil permet de manier le gouvernail grâce à la roue classique que nous connaissons[40].

Allant plus loin que cette simple description technologique, Quirino da Fonseca, a pu, grâce aux dessins laissés par Manuel Fernandes, reconstituer les plans de forme d'une caravelle de 12 *rumos* et ainsi calculer le « déplacement » de cette caravelle[41]. Ce déplacement représente 138,5 tonneaux. L'auteur calcule aussi les formes du navire. Sans entrer dans le détail de son calcul, citons ses conclusions :

> « La caravelle de 12 *rumos* ne satisfait donc pas parfaitement aux normes établies par la construction navale moderne, quoique dotée d'une finesse de lignes d'eau exceptionnelle, adaptée à la marche légère caractéristique de ce type de navire ... [Mais] comme nous ne pouvons construire une caravelle pour mesurer a [c'est-à-dire la distance du centre de gravité du navire au centre de la carène pour une flottaison considérée], nous devons renoncer à connaître les caractéristiques du navire relatives à sa stabilité ... »

## LES CHANTIERS

Les procédés de construction décrits par le Père Oliveira, le *Livro Náutico* ou le *Livro das Traças* ont été utilisés sur un grand nombre de chantiers. La concentration géographique de ceux-ci n'apparaît pas au premier abord. Dans tout port quelques artisans peuvent construire un bateau. En réalité, on construit partout des barques. Mais la grande construction navale tend à se limiter à quelques grandes installations de part et d'autre de l'Atlantique. En 1594 le *provedor* de Ponta Delgada rappelle que le roi a interdit aux Açores la construction d'embarcations de plus de 4 tonneaux. Si l'on en construit, elles seront vendues à l'extérieur et les îles perdront leur bois[42].

39. Dans *Annales*, 1935.
40. *Cf.* Mousnier, *Les XVIe et XVIIe siècles*, p. 357.
41. *A Caravela* ..., pp. 353 et suiv.
42. AD Ponta Delgada, Canto 1-2, p. 182 : *Cópia do Livro terceiro da alfândega : Auto que mandou fazer o provedor* ... (28 avril 1594).



Sur le continent, les principaux chantiers se trouvent à Lisbonne, à Porto[43], à Viana[44], sur le Rio do Seixal[45], et sur le Rio da Tella qui, à l'abri des tempêtes de l'hiver, permet de terminer les navires commencés l'été[46], à São Martinho de Selir[47] et, dans l'Algarve, à Lagos au XVIe siècle, à Faro au XVIIe[48].

Le XVIIe siècle a vu le développement des constructions navales au Brésil comme le XVIe avait vu leur naissance dans l'Inde Portugaise, à Goa, à Cochin. Dès la fin du XVIe siècle, le gouverneur D. Francisco de Sousa jette à Bahia les fondations de « l'arsenal de la marine » et du nouveau chantier naval, construits par des ingénieurs qu'avait fait venir le gouverneur précédent, Manuel Telles Barreto[49]. Après la paix avec la Hollande, on assiste à une nouvelle poussée des constructions navales. A partir de 1650, le roi, ordonne la construction d'un galion de 7 à 800 tonneaux par an à Bahia. En 1659 même, on y commence la construction d'une nef de 1 000 tonneaux. Le lieu exact des chantiers semble être Tapagipe, très abrité[50].

Gabriel Soares a parlé des avantages que représentait Bahia pour les constructions navales :

> « les bras des esclaves, les bois de qualité et faciles à trouver, les ferrures qu'on peut fabriquer aisément dans les *engenhos*; l'écorce de l'*envira* pour les calfatages; les bois pour les mâts, la résine du *camaçari* pour remplacer la poix. »[51]

Plus au Nord, au delà de Pernambouc qui possède aussi ses chantiers, Diogo Botelho essaya au début du XVIIe siècle de faire construire des navires sur les rivières du Paraïba. L'abondance du bois l'y poussait. Pour baisser les prix, il fit valoir que le contrat du bois brésil ne s'appliquait pas au secteur côtier du pays : il espérait ainsi cendre une partie du bois à Lisbonne et, avec le prix, acheter les matériaux, autres que le bois, nécessaires à la construction. Cette industrie navale, en réalité, ne put être organisée pour diverses raisons, par exemple l'irruption des

43. AHU, Reino VIII (Lisb., 13 déc. 1635) : *Relação por maior* ...; AHU, Reino IX (29 juin 1638) : Pétition de l'amiral João de Sequeira Varegão; AHU, Reino IV (8 janvier 1652) : *Consulta do C.º da Fazenda*; *Coll. Chron.*, p. 316 (22 juin 1654), etc.
44. Jaime Cortesão, *Economia da Restauração*, p. 678, citant le cartographe Pedro Teixeira.
45. Simancas, SP 1 472 m, p. 237 (Lisb., 8 juin 1593) : Du Cardinal au Roi.
46. AHU, Reino VIII (22 oct. 1635) : De Lisboa, a El Rei.
47. AHU, Reino IX (9 juin 1638) : *Carta do C.al*; AHU, Reino XI (18 janv. 1642) : *Consulta do Conselho da Fazenda.*
48. AHU, Reino XI (28 fév. 1642) : *Carta a El Rei.* Pour tout ce qui précède *cf.* Jaime Cortesão, *o.c.*
49. Borges de Barros, p. 23.
50. Borges de Barros, pp. 25-27.
51. Dans son *Roteiro do Brasil.* Cité par Borges de Barros, p. 18.

Aimori dans la capitainerie de Bahia[52]. Elle devait naître durant la seconde moitié du siècle et se spécialiser dans les semaques[53].

A Rio, il faut attendre la seconde moitié du siècle pour voir se développer les constructions navales. En 1659, le gouverneur Salvador Correa de Sá prépare une expédition dans la capitainerie d'Espírito Santo. Il s'agit de rechercher la légendaire « Montagne aux Emeraudes ». Salvador fait construire une petite flotte de galions, le gouverneur général lui ayant envoyé de Bahia un maître-charpentier spécialiste des constructions navales[54]. Le chantier semble avoir été placé dans l'« Ilha Grande », où abondaient les bois de bonne qualité. C'est là que le gouverneur fait construire, peu après, le *Padre Eterno*. Ce fut un moyen d'expulser de l'Ilha Grande — la future Ile du Gouverneur — les marchands qui vivaient là de la contrebande avec les pirates et les corsaires. La lettre royale du 2 janvier 1666 prévoit un immense chantier naval pour la construction des frégates chargées de la police des côtes du Brésil[55]. Le financement est assuré par un prélèvement annuel de 15 000 *cruzados* sur l'impôt pour la paix de Hollande et la dot de la reine d'Angleterre[56]. Mais le responsable du chantier, Sébastien Lamberto, semble se heurter au manque de main-d'œuvre[57].

Enfin, dès 1644, João d'Almeida, qui a beaucoup voyagé en Amérique portugaise, propose au roi d'installer des chantiers au Grão Pará et au Maranhão. Le bois et la main-d'œuvres, dit-il, y sont moins chers qu'au Portugal. Les troncs d'arbres, très longs, donnent d'excellents mâts. Le coton produit sur place servira à tisser les voiles, l'étoupe fournira les haubans et l'huile, la poix. Il suffira d'importer un peu de fer pour les serrures et les ancres[58].

Le projet d'Almeida était très ambitieux. Comment tisser assez de coton au Maranhão pour équiper une flotte ? Et l'emplacement des chantiers est-il déterminé surtout par la proximité des matières premières ?

Examinons d'abord le cas du bois[59]. C'est le chêne qui était le plus apprécié pour la construction du *liame* — de la carcasse — du navire. Les chênes importés du Nord de l'Europe avaient l'avantage de présenter moins de nœuds et de fentes. De toute façon, le tanin du chêne attaquait vite les ferrures. Les parties pleines — *tavoado* — étaient faites de préférence en pin domestique, à cause de son élasticité. On réservait le pin sauvage pour les œuvres mortes, les mâts et les vergues.

52. Almeida Prado, *Bahia*, t. III, p. 97.
53. *Cf. supra*, note 30.
54. Coaracy, p. 147. *Cf.* AHU, Rio II (8 juillet 1659) : *Carta dos officiais da Camara do Rio*; Id., *ibid.* (12 juillet) : *Carta de Tomé Correa de Alvarenga* ...
55. Coaracy, p. 169.
56. AN Rio, VIII-120, Cartas Régias, vol. I (2 janv. 16666).
57. AN Rio, Cartas Régias, vol. I (20 juill. 1669). *Cf.* Publ. AN Rio, *Catálogo*.
58. AHU, Pará (19 mai 1644) : *Carta de João de Almeida* ...
59. Pour tout ceci, *cf.* E. Estanislau de Barros, pp. 7-9, et Fernando Oliveira, pp. 155-164.



Les spécialistes jugeaient de la qualité des bois par celle de l'écorce, des feuilles et des fruits. Si les feuilles étaient souples, l'écorce lisse et les fruits mous, ils pensaient que le bois ne serait pas assez dur. Celui ci ne devait être ni trop jeune ni trop vieux. Il devait être coupé en automne et en hiver, au moment où la circulation de la sève est la moins forte : il se pourrissait ainsi moins aisément. Les phases de la lune avaient leur importance : on évitait la pleine lune; on préférait le dernier quartier. Le tronc était d'abord coupé à moitié puis terminé trois ou quatre jours plus tard : il était ainsi plus sec.

A l'origine, le bois était abattu le plus près possible des chantiers navals, ou, ce qui revient au même, les chantiers étaient placés dans les ports les plus proches des forêts. Lisbonne par exemple était ravitaillée par la grande pineraie de Leiria plantée, selon certains historiens, précisément pour les constructions navales, par D. Sanche II (1223-1248). Mais les forêts proches des ports ont dû être sérieusement entamées par la grande expansion maritime de la première moitié du XVIe siècle. Elles ont été remplacées par les forêts du Brésil, celles de l'Europe du Nord, celles qu'au Portugal même l'éloignement des ports avait préservées.

La difficulté pour les bois brésiliens est qu'ils doivent traverser l'Atlantique. Les mâts sont encombrants. En 1670, le roi a demandé au gouverneur du Brésil des bois pour l'industrie navale. Le gouverneur n'a pu envoyer sur la flotte, cette année là, que des *calçazes* — parties supérieures de mâts — et encore ! Les marins y répugnaient, car les *calzaçes* donnent aux navires une très mauvaise inclinaison[60]. Il s'agissait pourtant d'appliquer le réglement de 1664 selon lequel tous les ans les flottes doivent apporter aux entrepôts royaux de Lisbonne la plus grande quantité de bois possible pour la construction et le doublage des bateaux[61].

La source nordique a l'avantage, nous l'avons vu, de fournir un bois de qualité. Et le transport est facile comme un transport de cabotage. Dès la fin du XVIe siècle, Dantzig et Riga sont les grands fournisseurs[62]. La correspondance du gouvernement a gardé des traces de ce trafic. En 1626, il est question d'un certain Luís Cado qui se propose comme intermédiaire[63]. En 1639 l'*embargo* est mis sur deux navires qui apportent à Lisbonne du chêne allemand pour la construction de la nef de l'Inde et des galions de la flotte royale[64].

A l'intérieur du Portugal, les ressources sont assez variables. Dans le premier quart du XVIIe siècle, l'Algarve semble encore riche; le roi y fait mener une enquête[65]. La région de Porto est encore favorisée. En 1624, il est question de fabriquer en Biscaye 12 galions pour le Por-

60. AHU, Bahia XII (20 oct. 1670) : *Carta do Governador a El Rei* ..
61. AN Rio, VIII-99 vº (12 janvier 1664) : *Que se remeta* ...
62. *Kamper*, p. LVI, 1577-79 : « ... Noordsche, Prussische en Rigasche ... ».
63. AHU, Reino V (20 juin 1626) : *Carta de S.M. a Luís da Silva.*
64. AHU, Reino X (6 juillet 1639) : Pétition de Jean de Maya.
65. Simancas, SP 1516 m, f. 138 (10 oct. 1618) : *El Rei ao Vice Rei*; Id., *ibid.*, f. 112 (29 oct. 1618) : *El Rei ao Vice Rei* ...

tugal. Mais en Biscaye on manque de bois. A Porto au contraire il y a abondance [66].

Le problème des bois semble avoir spécialement préoccupé l'administration royale dans les années 1618-1630, peut-être à cause du projet de compagnie des Indes Orientales. Le 10 octobre 1618, le roi rappelle qu'il faut couper le bois à intervalles réguliers, c'est-à-dire chaque hiver en décembre et janvier [67]. Il faut, écrit-il le 28 mai 1625, construire des caravelles assez longues pour transporter les bois entre Peniche et les chantiers navals de Lisbonne [68]. En 1630, des semis de graines de pin ont été organisés. Il faut, écrit encore le roi, que les *corregedores* des *comarcas* — les « sénéchaux » dirions nous — veillent à ces plantations et aux bois qui existent encore et peuvent servir à la construction des navires [69].

Les transports se font l'été, avant le début de septembre. On transporte les bois une fois travaillés. Quand on ne dispose pas de caravelles assez longues pour le transport, on utilise non les *navios*, trop petits, mais des hourques et des flûtes— *urcas e charuois grandes* [70]. Il s'agit du transport par mer. Les bois descendent sans doute les fleuves d'eux-mêmes, isolés ou groupés en radeaux. Les petites pièces sont transportées en barques qu'il est parfois difficile de trouver et qu'il faut réquisitionner [71].

Les autres matériaux nécessaires à la construction du navire — les *achegas* — n'ont pas sur la géographie des chantiers navals une influence bien contraignante [72]. Il s'agit de petites quantités : clous (en fer), chevilles ou gournables (en châtaigner de préférence), étoupe pour le calfatage, remplacée au besoin par du coton, poix (35 à 40 arrobes pour une caravelle), d'autant meilleure qu'elle est de couleur claire brillante, ni trop dure ni trop sèche, qu'elle ne sent pas le brûlé, que son goût n'est pas rance, qu'elle ne se réduit pas en son entre les doigts. La poix était extraite des bois résineux et de leur goudron, soumis à l'action du vinaigre. Aux *achegas*, ajoutons les gréements et leurs matériaux : lin, chanvre, cuivre. Ceux-ci viennent surtout du Nord [73]. Parfois même les gréements semblent arriver tout fabriqués. Encore une fois, Riga et Dantzig jouent le rôle de fournisseurs. Séville aussi, du moins entre 1580 et 1640 [74]. La pénurie peut survenir, comme en 1626. Aussi cherche-t-on à développer la culture

66. AN Madrid, Estº, Livre 737 (27 sept. 1624) : *Consulta del Consejo d'Estado.*
67. *Cf. supra*, note 65.
68. Simancas, SP 1 519 m, f. 47 (28 mai 1625) : *D'El Rei aos Governadores ...*
69. *Coll. Chron.*, p. 187 (19 sept. 1630). *Comarca* = canton.
70. AHU, Reino IX (27 juillet 1636) : *Carta de Manuel Gomes Lobreos.*
71. AHU, Reino VIII (21 sept. 1635) : *Consulta do C.º da Fazenda ...*
72. Pourt tout ceci, *cf.* E. Estanislau de Barros, pp. 9-10 et Fernando Oliveira, pp. 164-167.
73. Pour le cuivre, *cf.* notre chapitre sur la Monnaie (I). Pour le lin et le chanvre, *cf.* : AHU, Reino V (30 avril 1626) : *Carta de S.M. a Ruy da Silva; Kamper*, p. LVI; *AN* Madrid, Estº, Livre 76, p. 231 (4 sept. 1600) : *Asiento de D. Cristoval Rodriguez Muñoz y Compañia.*
74. AHU, Reino VII (6 fév. 1635) : *De S.M. ao C.º da Fazenda.*



du chanvre au Portugal. Un certain Luís Vieira écrit de Santarém le 25 décembre 1617 qu'il faut en planter dans son district. Il donne même la liste des localités où l'on pourrait le planter et la saison la plus favorable [75]. Il faut enfin du fer pour les ancres. Les constructeurs n'hésitent pas à récupérer celles des navires abandonnés. En 1642, les trois ancres d'une nef sont vendues à Setúbal 11 testons l'arrobe, soit 99 000 réaux pour un poids total de 20 arrobes [76].

Au Brésil, tous ces produits sont beaucoup plus chers. Heureusement qu'en revanche le bois coûte moins cher qu'en Europe. Le gouverneur de Pernambouc réclame en 1651 l'envoi d'agrès pour ses constructions navales [77]. Sinon, dit-il, il ne manque pas de gens qui en achèteront pour fabriquer à leurs frais des navires, « tant il y a de bois dans le *sertão* ». On s'efforce de trouver des succédanés. Le *piassaba* et l'*embê* des capitaineries de Rio et São Vicente remplacent le chanvre [78].

L'activité des chantiers navals réclame un minimum de précautions juridiques. Tant les particuliers que l'administration passent des contrats avec les entrepreneurs. Par exemple, le Conseil de la Fazenda délibère, dans sa séance du 6 février 1624, sur le contrat que le gouvernement doit passer avec Baltasar de Maia et Fernão da Luz pour la construction sur la Ribeira do Ouro, à Porto, des coques de deux galions de 17 *rumos* et 500 à 540 tonneaux et de deux petits *navios* de 12 *rumos* et 150 tonneaux. Les clauses du contrat précisent la nature des matériaux à employer, les dimensions, le plan général. L'une impose la coupe du bois de construction aux « lunes » fixées par le chancelier de la *Casa do Porto*, c'est-à-dire l'administration du port. Si les coques dépassent 500, 540 et 150 tonneaux, la Couronne ne paiera pas le supplément [79]. Dans de nombreux contrats, les modalités du paiement sont prévues dans le détail, en particulier la possibilité de sortir l'argent payé du royaume [80].

Parfois les arsenaux royaux entreprennent eux-mêmes la construction des navires. En 1669, le roi reproche au gouverneur de Para de troubler la construction d'une frégate entreprise pour le compte de négociants. Le gouverneur avait pris la main-d'œuvre qui travaillait à la frégate afin de l'utiliser dans la construction d'une patache pour l'administration [81]. Dans le port qui en possède, les constructions navales royales peuvent relever d'un *feitor* — facteur — particulier. Ainsi, en 1636, Rodrigo António Bravo a-t-il acheté pour 109 400 réaux l'office de *feitor das fábricas e aprestos*

75. AHU, Reino XI : *Carta de Luís Vieira.*
76. AHU, Reino XI (Setúbal, 11 juin 1642) : *Carta do Provedor ...*
77. AHU, Pernambouc III (8 nov. 1651) : *Carta do Governador ...* Mais en 1618 le Père F. Cardim montre que la fabrication d'un galion coûte au Brésil le double de ce qu'elle coûte en Europe. Les raisons : le coût de la main-d'œuvre et des techniciens (S. Leite, t. IV, pp. 162-163).
78. AHU, Bahia XII (30 avril 1670) : *Carta do Governador do Brasil ...*
79. AHU, Reino IV (6 fév. 1624) : *Consulta do C.º da Fazenda.*
80. *Cf.* note 79 et AHU, Reino X (Hambourg, 3 août 1641) : *Contrato do S.or Duarte Nunes da Costa.*
81. *Anais Bibl. Pará*, série I.ª, 1616-1700, p. 58.

*e mais cousas concernentes a ellas na cidade do Porto.* Comme António Bravo est juif, le Conseil de la Fazenda doit donner son avis, d'ailleurs favorable[82]. On trouve aussi d'autres fonctionnaires : *Superintendente da Fábrica, Patrão Mor* et *Juiz dos Calafates*, etc.[83].

A Lisbonne même, la vente des navires est sévèrement réglementée. Elle est placée sous le contrôle du *Paço da Madeira* où se paient les droits de dîme et d'accise sur les ventes et sont déclarés le lieu, le prix et l'objet de la vente. Les navires vendus en Algarve ou outre-mer paient la dîme et l'accise; cependant, si le vendeur ou l'acheteur est domicilié à Lisbonne, il ne paie que la dîme. Et quand un étranger vend un bateau de plus de 80 tonneaux et de moins de 5 ans d'âge, il ne paie qu'une demi-dîme à condition que le bateau ne soit pas vendu à la criée. Si la Fazenda achète ou vend, seule la dîme est perçue. En cas d'échange de navires, les droits ne sont perçus que sur la différence des prix. Tous ces droits sont payés par le vendeur et l'acheteur ou par l'un ou l'autre au choix et, pour empêcher la fraude, on interdit les lettres d'affrêtement portant sur plusieurs voyages car elles pourraient couvrir des ventes[84].

La politique royale n'a pas cessé d'encourager l'accroissement du tonnage portugais. La loi du 3 novembre 1571 ordonne que les marchandises à destination du Portugal et de son empire soient transportées sur des navires portugais, du moins s'il y en a. Un réglement d'octobre 1567 établissait pour les constructeurs de navires des primes en argent proportionnelles au tonnage. La loi du 3 novembre 1571 en modifie la réglementation : de 60 à 150 tonneaux, la prime est de 500 réaux par tonneau; de 150 à 400 tonneaux, de 250 réaux pour chaque tonneau en plus des 150. Elle était payable en artillerie, poudres, armes, ou en ancres, voiles, agrès ou même en argent[85]. Philippe II d'Espagne et Ier de Portugal juge plus économique de réunir au Portugal, en un seul contrat le monopole du poivre et les constructions navales et d'adjuger le tout à une compagnie de négociants. Les résultats sont fâcheux. Les adjudicataires fabriquent mal des navires trop grands et les chargent trop, ils emploient de très mauvais bois et carènent « à l'italienne », c'est-à-dire sur des pontons et non à sec[86], ce qui peut expliquer l'augmentation du nombre des naufrages sur la route des Indes à la fin du XVIe siècle et au début du XVIIe.

Mais l'essentiel est le financement des constructions. En 1618, le roi écrit au vice-roi d'utiliser chaque année les surplus du contrat des *portos seccos* — les douanes terrestres — pour la construction de nouvelles nefs[87]. Le 8 janvier 1625, le Conseil de la Fazenda examine une lettre du chancelier de la Relation (cour d'appel) de Porto, l'avisant qu'il n'a pas reçu

82. AHU, Reino VIII (26 mai 1636) : *Consulta do C.º da Fazenda.*
83. *Coll. Chron.*, p. 114 (23 fév. 1623).
84. *Legislação Antiga*, pp. 185-188 (25 février 1604) : *Regimento do Paço da Madeira*, chap. IX et X.
85. Fortunato de Almeida, *História de Portugal*, t. III, p. 439.
86. Rebelo da Silva, t. V, p. 52.
87. Simancas, SP 1 516 m, f. 112 (29 août 1618) : *Del Rei ao Vice Rei.*



*o dinheiro do cravo*, l'argent du clou de girofle. Cet argent paie, avec celui du *Consulado*, la construction des galions de la flotte royale[88]. Quand le roi écrit le 2 décembre 1650 au gouverneur général du Brésil de faire construire chaque année un galion de 700 à 800 tonneaux, il lui conseille le système du contrat[89]. Mais il exige des fonds ... Le 17 septembre 1655 le gouverneur propose au roi qu'on utilise ceux des « œuvres pies » — *obras pias* — car les frets des marchandises que transporteront ces navires ne suffiront pas. De plus, en attendant de toucher ces deniers, il faudra emprunter[90].

Après la Restauration, les proportions des navires tendent à augmenter. Une des raisons en est la politique royale, telle qu'elle est exprimée dans les deux *alvarás* du 15 mars 1648[91] :

1º Dans un délai de trois ans les navires de moins de 350 tonneaux ou munis de moins de 16 pièces d'artillerie de plus de 8 livres de calibre doivent disparaître, sous peine de confiscation du bateau et de ses marchandises;

2º Il est interdit de fabriquer, d'acheter ou de louer à l'extérieur, des navires de moins de 350 tonneaux, sous peine de confiscation du navire et de sa cargaison. Seuls les navires de moins de 350 tonneaux déjà en construction pourront naviguer.

Il s'agissait de résister à la fois au mauvais temps et aux corsaires. Et les *alvarás* de 1648 préparaient la création de la Compagnie de Commerce du Brésil de 1649. Jusque là, les relations avec le Brésil, à la différence de celles avec l'Inde, s'étaient faites grâce à des navires de faible tonnage. Il est difficile de dire quel était le système le plus avantageux. (Mais remettons à plus tard la question des coûts comparés du transport). En ce qui concerne la construction elle-même, nous avons quelques prix, en général des prix de contrat. Nous savons qu'avec un vieux galion on peut faire deux frégates[92], qu'à la fin du XVIe siècle les matériaux qui entrent dans la construction d'un brigantin coûtent 638 600 réaux, alors qu'en 1629 ceux qui servent à construire un galion représentent 726 277 réaux[93]. La différence n'est pas énorme. En 1615, la remise en état en Angola d'une nef venue de l'Inde coûte 1 761 890 réaux[94]. Et en 1613 la

88. AHU, Reino IV (8 janv. 1625) : *Consulta do C.º da Fazenda.*
89. BN Rio, *Doc. Hits.*, vol LXV, p. 366; et série II, vol. 4, p. 293.
90. AHU, Bahia VII (17 sept. 1655) : *Carta do Gov. do Brasil*; Id., *ibid.* (6 oct. 1655) : *Carta do Provedor da Fazenda ... para S.M.*; etc.
91. *Coll. Chron.*, p. 3 (15 mars 1648). Dans le même sens *cf.* aussi BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI, p. 59 (26 juin 1653) : *Provisão de S.M.* Les profondeurs, dans l'estuaire du Tage facilitaient cette politique. *Cf.* Braudel, *La Méditerranée ...*, p. 249.
92. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVII (24 déc. 1669) : *Carta de S. Alteza.*
93. Henrique Lopes de Mendonça, *o.c.*, p. 105, et AHU, Reino II (4 janv. 1639) : *Consulta do C.º da Fazenda.*
94. AHU, Angola X (22 août 1615), nos 75-78 : *Treslado da lista das cousas que se deram a nau S. Filipe.*

coque d'une caravelle est vendue pour la démolition 60 000 réaux[95]. A cette époque la fabrication des nefs coûte dans l'Inde le tiers de ce qu'elle coûte au Portugal[96].

Le Brésil présente-t-il le même avantage que l'Inde ? Et les prix de construction ont-ils évolué pendant notre période ? La pénurie de nos informations nous gêne pour répondre. En 1593, la construction d'une nef de 600 tonneaux revient à 9 000 000 réaux soit 15 000 réaux le tonneau[97]. Mais nous ne savons pas si le gréement est compris. En 1620, la coque d'un « galion » de 945 tonneaux revient à 18 900 000 réaux, soit 20 000 réaux le tonneau[98]. En 1624 la coque d'un *navio* de 150 tonneaux coûte 2 700 000 réaux, soit 18 000 réaux le tonneau, et celle d'un galion de 500 tonneaux 6 912 000 réaux, soit 13 824 réaux le tonneau[99]. Par contre en 1632, c'est le navire tout entier qui coûte 13 274 850 réaux, soit 24 136 réaux le tonneau : c'est un galion de 550 tonneaux[100]. En 1639 les matériaux seuls pour un galion de 800 tonneaux reviennent à 12 000 000 réaux, soit 15 000 réaux par tonneau[101]. Tous les navires précédents sont construits au Portugal. En 1656, à Bahia, un galion complet de 780 tonneaux coûte 21 000 000 réaux, soit 26 924 réaux le tonneau[102]. La différence semble assez faible avec le Portugal.

Le lecteur voit ainsi toutes les questions posées qui restent sans réponse : l'industrie navale est-elle soumise à des fluctuations ? Par exemple, à l'influence des guerres, des compagnies en création, en activité ou en projet, de la production étrangère. Est-elle une industrie à coûts croissants ou décroissants et dans quelles limites ? Quelle est la part de la main-d'œuvre et des matériaux dans le coût de production et de celui-ci dans le prix de contrat ?

Il faudra encore de très laborieuses recherches à travers l'histoire portugaise et hors d'elle pour donner une solution même provisoire à ces problèmes.

95. Simancas, SP 1 472 m, f. 145 (9 mai 1613) : *Carta de Lisboa.*
96. Simancas, SP 1 472 m, f. 201-203 (7 juin 1613) : *Do Conselho da Fazenda.*
97. Simancas, SP 1 472 m, f. 257 (28 juin 1593) : Du Cardinal, au nom du Roi.
98. Simancas, SP 1 552 m, f. 521-540 (1620) : *Relação de todo o custo ...*
99. AHU, Reino IV (6 fév. 1624) : *Consulta do C.º da Fazenda.*
100. Houghton Library Harvard, Coll. Palha 2 943, Mss. Portug. 4 794 F, t. I : *Custo que fora ha vella aparelhado ...*
101. AHU, Reino XI (4 janv. 1639). *Consulta do C.º da Fazenda.*
102. BN Rio, *Doc. Hist.*, série II, vol. 4, pp. 293 et suiv. (Bahia, 12 oct. 1656) : *Carta para S. M. ...*



**Tableau comparatif des caravelles du Livre Nautique d'après Quirino da Fonseca[103]**

| *Données du Livre Nautique* | *Caravelle de 150 à 180 tonneaux* | *Caravelle* Antiga meã |
|---|---|---|
| Longueur de la quille | 18 m | 18 m |
| Epaisseur de la quille | 0 m 22 | |
| Largeur de la quille | 0 m 20 | |
| Hauteur de l'étrave (*lançamento*) | 7 m | 6 m 25 |
| Elancement de l'étrave | 4 m 50 | 5 m 25 |
| Grosseur du bois de l'étrave | 5 m 5 | |
| Hauteur de l'étambot | 1 m 55 | 6 m |
| Quête de l'étambot | 0 m 33 | 1 m 75 |
| Grosseur de l'étambot | 0 m 25 × 0 m 25 | |
| Longueur totale (y compris les parties de la poupe et de la proue) | 24 m 25 | 25 m |
| Hauteur d'entrepont | 3 m | 3 m 25 |
| Largeur de la caravelle | 8 m 25 | 7 m 50 |
| Enfoncement, carène | 2 m 75 | 2 m 25 |
| Largeur du *gio* | 4 m 12 | 4 m |
| Grosseur du *gio* | 0 m 25 | |
| A l'étrave le pont *esquipara* | 0 m 75 | |
| A l'étambot le pont *esquipara* | 0 m 75 | |
| La première poutre transversale, à laquelle est fixé le grand mât, fait de la proue à l'axe de la carlingue | 0 m 50 | |
| Du grand mât vers l'arrière jusqu'à l'écoutille du milieu | 1 m 25 | |
| Dimensions de l'écoutille du milieu | 1 m 75 × 1 m 75 | |
| Gaillard d'arrière de la poupe jusqu'à l'avant du grand mât (3 poutres transversales) | 10 m 50 | |
| Hauteur du gaillard d'arrière | 1 m 55 | 1 m 55 |
| Longueur du tillac de proue | 5 m | |
| Hauteur du tillac de proue | 1 m 55 | |
| Longueur de la corniche de la poupe | 6 m 25 | |
| Hauteur du garde-fou de la corniche de poupe | 1 m 50 | |

103. *A Caravela ...*, p. 329.

| *Données du Livre Nautique* | *Caravelle de 150 à 180 tonneaux* | *Caravelle* Antiga meã |
|---|---|---|
| Hauteur du premier ceintre à l'étrave ... | 3 m 50 | |
| A la poupe, le premier ceintre s'élève au-dessus du pont de .............. | 0 m 25 | |
| Les autres plans de ceintres auront de largeur .................................. | 0 m 50 | |
| A la poupe et à la proue, distance entre les plans de ceintres .............. | 0 m 37 | |
| Hauteur du gouvernails ..................... | 6 m 55 | |
| Largeur du gouvernail au pied ............ | 1 m 25 | |
| Largeur du gouvernail à la tête ......... | 0 m 75 | |
| Longueur du grand mât ..................... | 18 m | 18 m |
| Grosseur du grand mât ..................... | 0 m 50 | |
| Grosseur du grand mât (partie supér.) ... | 0 m 25 | |
| Longueur du mât de traquete ........... | 15 m | 15 m |
| Grosseur du mât de traquete ........... | 0 m 37 | |
| Longueur du beaupré ....................... | 15 m | 15 m |
| Grosseur du beaupré ....................... | 0 m 37 | |
| Longueur du mât d'artimon .............. | 13 m 50 | 13 m 50 |
| Grosseur du mât d'artimon .............. | 0 m 34 | |
| Longueur du mât de *contra* .............. | 7 m 50 | 10 m 50 |
| Grosseur du mât de *contra* .............. | 0 m 17 | |
| Longueur du botalo .......................... | 7 m 50 | |
| Grosseur du botalo .......................... | 0 m 17 | |
| Longueur de la grande vergue ........... | 24 m | 22 m 50 |
| Grosseur de la grande vergue ........... | 0 m 25 | |
| Longueur de la vergue de traquete ...... | 10 m 50 | 12 m |
| Grosseur de la vergue de traquete ...... | 0 m 18 | |
| Longueur de la vergue de civadière ...... | 9 m | 9 m 75 |
| Grosseur de la vergue de civadière ...... | 0 m 15 | |
| Longueur de la vergue de misaine (ou d'artimon) ............................. | 21 m | 18 m |
| Grosseur de la vergue de misaine (ou d'artimon) ............................. | 0 m 17 | |
| Longueur de la vergue de *contra* ......... | 12 m | 12 m |
| Grosseur de la vergue de *contra* ......... | 0 m 15 | |
| Longueur du haut mât de traquete ...... | 7 m 50 | |
| Grosseur du haut mât de traquete ...... | 0 m 18 | |
| Longueur de la vergue du haut mât de traquete ................................ | 5 m 25 | |



| *Données du Livre Nautique* | *Caravelle de 150 à 180 tonneaux* | *Caravelle* |
|---|---|---|
| Grosseur de la vergue du haut mât de traquete ................................ | 0 m 09 | |
| Largeur de la hune du côté du haut ...... | 2 m 06 | |
| Largeur de la hune vers le bas ......... | 1 m 55 | |
| Longueur de l'éperon ........................ | | 5 m 25 |
| Hauteur de l'« habitat » sur le pont ...... | | 1 m |
| Grosseur du madrier du fond ............ | | 0 m 06 |
| Grosseur des ceintres ........................ | | 0 m 08 |
| Relation entre la longueur et la largeur | 2 m 09 | 3 m 30 |

# III. L'ART NAUTIQUE

Il n'est pas question de retracer ici tout l'évolution de la science nautique portugaise depuis le début des Grandes Découvertes, mais de rappeler les instruments utilisés et les méthodes suivies par les marins portugais entre 1570 et 1670 pour faire le point, le marquer sur la carte, connaître les difficultés de la route, organiser le pilotage et la navigation.

## LA LATITUDE

Ils calculent la latitude grâce à l'astrolabe et au quadrant nautiques.

L'astrolabe nautique est un disque évidé —*rodela*— suspendu librement en un point de sa circonférence. Le diamètre vertical indique la direction du zénith; un diamètre ayant la forme d'une aiguille mobile, *alidade, medeclina* ou *médéclinio*, est placé par l'observateur dans la direction de l'astre observé. Son complément représente la hauteur de l'astre au-dessus de l'horizon. A ses extrémités, l'*alidade* est munie de pinules qui permettent de mieux fixer l'astre. La *rodela* est graduée de 0 à 90 entre l'extrémité supérieure du diamètre vertical et une extrémité d'un diamètre horizontal qui empêche le cercle de se déformer. La même graduation est reproduite sur le quart de cercle opposé. Si l'instrument est de petites dimensions, on le tient à la main. Sinon on le suspend par un fil à un point fixe du navire, au besoin à une chèvre fixée à un mât ou à une paroi. La verticalité étant obtenu par la pesanteur, les Portugais, quand ils font le point, disent « qu'ils pèsent le soleil »[1].

Le quadrant nautique est un quart d'astrolabe muni d'un fil à plomb. On observe l'astre grâce à deux pinules placées aux extrémités d'un des deux rayons perpendiculaires. L'arc est gradué. La position du fil à plomb sur l'arc indique la hauteur de l'astre au-dessus de l'horizon[2].

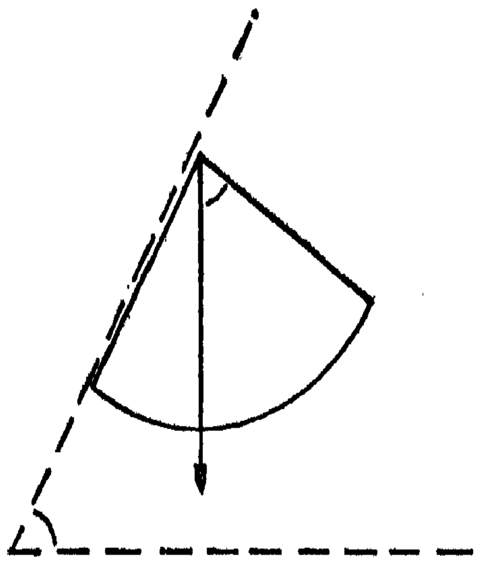
Les marins utilisent aussi des instruments analogues au quadrant : l'anneau gradué inventé par Pedro Nunes, l'instrument —sans nom— de Jean-Baptiste Lavanha (vers 1600) et l'*armilha* nautique de Simon d'Oliveira (1606). C'est Pedro Nunes qui a, le premier, l'idée du « vernier »

---

1. Fontoura da Costa, *Marinharia*, pp. 17-20.
2. Id., *ibid.*, p. 21.

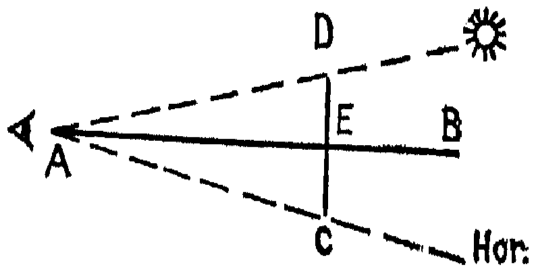
— *nónio* — qui permet d'évaluer les plus petites divisions du quadrant[3].

A côté de ces instruments fondés sur la graduation du cercle, les marins portugais en utilisent d'autres reposant sur les rapports entre les angles et les longueurs. Ia *balestille* — nous disons plutôt en français l'arbalète, l'arbalestrille ou le bâton de Jacob — est formée d'un segment — *soalha* — glissant sur une tige — *virote*.



Dans la figure ci-joint :

$$\text{tg } \tfrac{1}{2}\ \widehat{DAC} = \frac{DE}{AE}$$




or DE = Cte

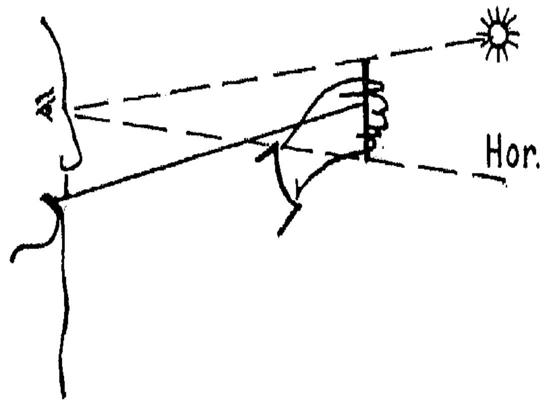
donc AE est proportionnel à la tangente et peut servir à mesurer $\widehat{DAC}$.

Pour ne pas être éblouis en observant le soleil, les marins devaient prendre comme point d'observation l'extrémité supérieure du diamètre vertical du disque solaire : ainsi la partie supérieure de DE cachait le soleil. Mais alors il fallait retrancher 15′ de l'angle obtenu, ce chiffre représentant le rayon du soleil[4].

Les « tablettes de l'Inde » — le *kamal* des Arabes dans l'Océan Indien — a été utilisé par les Portugais qui ont seulement abandonné la graduation en *isbas*. Au centre d'une tablette est fixée une cordelette où les distances sont marquées par des nœuds.

3. Id., *ibid.*, p. 22.
4. Id., *ibid.*, pp. 22-24.






La figure ci-dessus explique d'elle-même le maniement des tablettes de l'Inde[5].

Pour connaître la latitude, la hauteur de l'astre au-dessus de l'horizon ne suffit pas. Il faut tenir compte de sa déclinaison. Celle du soleil varie avec chaque jour de l'année. Depuis le règne de Jean II, les Portugais possédaient des tables de déclinaison, incluses dans les « régiments » — les réglements — de la hauteur du pôle par le soleil, c'est-à-dire les instructions que devaient suivre les marins pour calculer cette déclinaison. Les tables sont quadriennales au XVI<sup>e</sup> siècle. Si le pilote n'a pas ces tables sous la main, il peut recourir au « quadrant de déclinaison » qui permet de tirer la déclinaison de la longitude ou ascension droite du soleil.

Le procédé repose sur la formule :

$$\sin S = \sin E \sin L$$

où S est la déclinaison du soleil
E est l'inclinaison de l'écliptique sur l'Equateur
L est la longitude solaire[6].

Le Père Bruno nous donne les cinq règles qui permettent de calculer la latitude connaissant la hauteur ou distance zénithale et la déclinaison du soleil. Ce sont les règles classiques d'un « régiment ». Elles tiennent compte des différentes positions du soleil par rapport au zénith et à l'équateur :

1° Si le soleil est à l'équateur céleste, sa déclinaison est nulle et la hauteur du soleil représente la latitude.

2° Si le soleil est au zénith, la latitude est égale à sa déclinaison.

3° Si le soleil est entre l'équateur et le zénith, la latitude est égale à la somme de la hauteur et de la déclinaison du soleil.

5. Id., *ibid.*, pp. 24-30.
6. Id., *ibid.*, pp. 77-103.

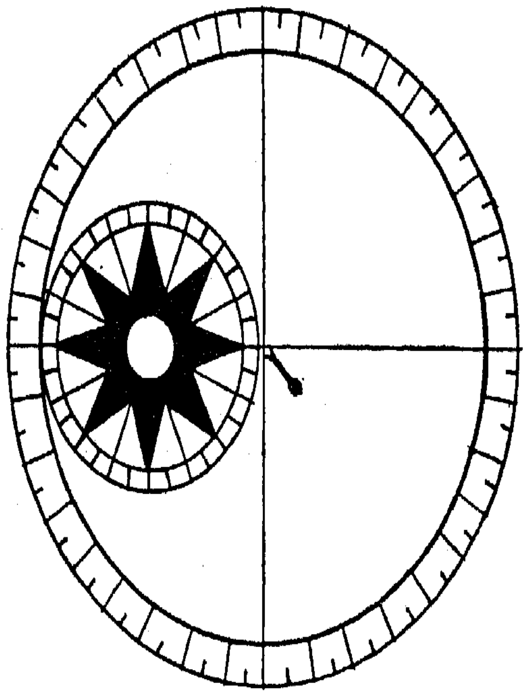
4º Si le zénith est entre le soleil et l'équateur, la latitude est égale à la déclinaison du soleil moins sa distance zénithale.

5º Si l'équateur est entre le zénith et le soleil, la latitude est égale à la hauteur moins la déclinaison du soleil[7].

Le Père Bruno fait prendre la hauteur du soleil à midi. Il conseille même de prendre plusieurs mesures autour de midi pour mieux atteindre la hauteur maximum[8]. Encore faut-il savoir les positions respectives du soleil, du zénith et de l'équateur céleste. C'était possible grâce à la règle « des ombres des corps » indiquée par Pimentel[9].

La méthode du Père Bruno exige que l'on fasse le point à midi. Pedro Nunes en avait préconisé d'autres qui permettaient de le faire à n'importe quelle heure du jour pourvu que le soleil brille.

*a)* La plus célèbre de ces méthodes fut expérimentée sans grand succès par João de Castro. Elle consiste à mesurer une ou deux hauteurs du soleil, selon que la variation de l'aiguille magnétique est nulle ou non. Sur la sphère céleste, la latitude est marquée par le point de rencontre du méridien de l'observateur avec le cercle ayant le soleil pour centre et la distance zénithale pour rayon. Les instruments nécessaires sont un astrolabe, un globe, une table des déclinaisons du soleil et une boussole particulière — l'*agulha* de Pedro Nunes — dont la figure ci-dessous donne le principe : elle a pour diamètre le rayon d'un cercle : le centre de ce cercle est muni d'une pointe marquant l'ombre du soleil sur la surface du cercle et permettant ainsi de mesurer l'azimuth du soleil.



7. C. Bruno, *Arte de navegar*, pp. 32-33.
8. Id., *ibid.*, pp. 28-30.
9. L. S. Pimentel, *Prática da Arte de navegar*, p. 19.



*b)* Pedro Nunes a préconisé d'autres méthodes encore plus difficiles à appliquer que la précédente. Celle qui consistait à obtenir la hauteur du pôle par l'azimuth du soleil à son lever, a été étudiée et exposée par Manuel de Figueiredo en 1608 : mais elle n'a jamais été utilisée, heureusement d'ailleurs, car elle ne pouvait donner de bons résultats. N'ont pas été utilisées non plus celles qui reposaient sur le calcul de trois hauteurs successives du soleil et des azimuths correspondants ou des heures précises correspondantes, celles-ci en particulier n'étant pas calculabres avant l'invention du chronomètre au XVIIIe siècle[10].

Dans le calcul de la latitude par l'observation de l'Etoile polaire il faut se rappeler que celle-ci ne coïncide pas exactement avec le Pôle Nord; en 23 heures 56 minutes elle décrit une circonférence autour de lui. Si l'on reste immobile à terre on peut observer la culmination supérieure et la culmination inférieure de l'Etoile et faire la moyenne. En mer, il faut se contenter d'une seule culmination. On connaît la distance angulaire, variable avec le temps, entre cette culmination et le Nord, bien qu'au début du XVIIe siècle, selon le Père Bruno, hydrographes et astronomes ne soient pas d'accord sur sa valeur[11].

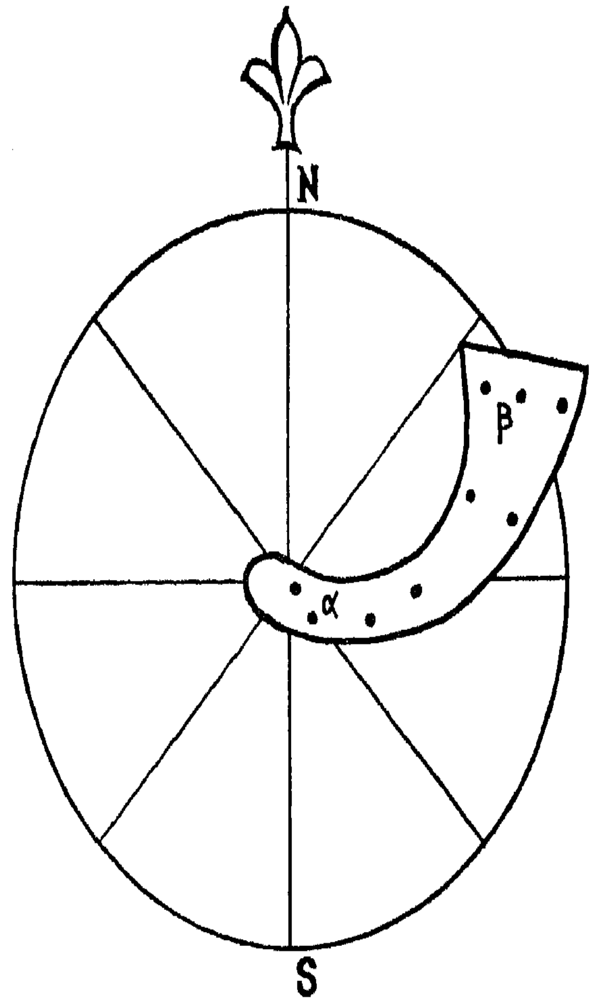
Si l'Etoile n'est pas observable au moment de l'une de ses culminations, il faut connaître la correction pour l'une des six autres positions fondamentales sur le cadran céleste : Est - Ouest - Nord-Ouest - Nord-Est - Sud-Ouest - Sud-Est. C'est possible si l'on sait que l'Etoile polaire — $\alpha$ — se rapproche de la ligne qui suit la ligne opposée à celle où se trouve l'avant dernière étoile de la petite Ourse — $\beta$ —. Par exemple, quand $\beta$ est au Sud-Ouest, $\alpha$ est dans sa culmination supérieure. Un instrument spécial est utilisé pour les repérer plus facilement.

Ces règles sont assez simples. Mais théoriquement elles sont inexactes. S'il est vrai que sous quelque latitude que ce soit, $\alpha$ culmine à la même distance du Pôle, par contre dans les position extraméridiennes, son éloignement par rapport au Pôle varie avec la latitude. Pedro Nunes l'a montré vers le milieu du XVIe siècle. Aussi préfère-t-on utiliser la hauteur du soleil[12].

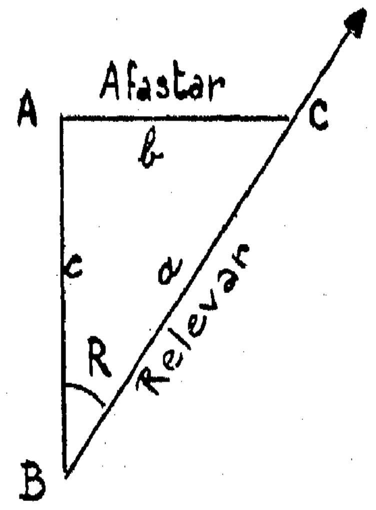
Dans l'hémisphère Sud, les navigateurs portugais se servaient de la Croix du Sud. Partout ils utilisaient au besoin d'autres étoiles : $\alpha$ de la Grande Ourse, $\alpha$ d'Argus, $\alpha$ de la Couronne Boréale par exemple[13].

Dans l'hémisphère Nord ils calculaient les heures de la nuit par la position de la Petite Ourse : ils utilisaient pour cela un quadrant spécial, « l'horloge de l'Etoile Polaire ». Le Père Buno nous en donne le schéma et l'utilisation[14].

10. Fontoura da Costa, *Marinharia*, pp. 103-109.
11. Pour le calcul de la latitude par l'étoile polaire, *cf.* Fontoura da Costa, *Ciência náutica*, pp. 34-60; C. Bruno, *Arte de navegar*, pp. 35-36.
12. *Cf.* l'exposé, remarquable de clarté, fait par Jeanne Cassagnau, *Les cosmographes de Jean II* (1481-1495), D.E.S., Toulouse 1950, chap. IV, pp. 58-80.
13. Fontoura da Costa, *Marinharia*, pp. 134-137.
14. C. Bruno, *Arte de navegar*, pp. 38-40.




Enfin, les réglements du soleil et de l'étoile polaire étaient généralement accompagnés d'un « réglement des lieues » qui permettait de connaître la distance parcourue par le navire en connaissant la direction du navire, la latitude du point de départ et celle du point d'arrivée. Ce réglement était une vraie table, donnant pour chaque quart de la circonférence et pour 1 degré de latitude le chemin parcouru. Les




C = 17 ½ lieues = 1 degré.



valeurs avaient été obtenues par des procédés géométriques puis, avec Pedro Nunes et ses successeurs, par la trigonométrie. On peut comparer les tables de Pedro Nunes (1537) et de Lavanha (1595) à la table exacte [15]

| *Quarts* | *Nunes* | | *Lavanha* | | *Exact* | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | a | b | a | b | a | b |
| 0 | 17 ½ | 0 | 17 ½ | 0 | 17 ½ | 0 |
| 1 | 17 ⅝ | 3 ½ | 17 ⅛ | 3 ½ | 17 ⅚ | 3 ½ |
| 2 | 19 ⅜ | 7 ¼ | 19 ⅜ | 7 ¾ | 19 | 7 ¼ |
| 3 | 21 | 11 ⅔ | 21 | 11 ⅔ | 21 | 11 ⅔ |
| 4 | 24 ¾ | 17 ½ | 24 ¾ | 17 ½ | 24 ¾ | 17 ½ |
| 5 | 31 ½ | 26 ⅕ | 31 ½ | 26 ⅕ | 31 ½ | 26 ⅕ |
| 6 | 45 ¾ | 42 ¼ | 45 ¾ | 42 ¼ | 45 ¾ | 42 ¼ |
| 7 | 89 ¾ | 88 | 89 ¾ | 88 | 89 ⅔ | 88 |

## LA LONGITUDE

Le calcul de la longitude ne sera pas possible avant le XVIIIe siècle faute d'appareils précis de mesure du temps. Cependant, divers procédés ont été préconisés auparavant. L'utilisation de la différence des heures, appréciable par le sablier ou l'horloge à eau, était théoriquement connue depuis 1524, mais impraticable, ces instruments étant trop peu précis [16]. Le Père Bruno insiste longuement sur les procédés astronomiques utilisant les conjonctions et distances lunaires et les éclipses [17]. Mais à bord d'un navire, ces procédés sont pratiquement inutilisables : les éclipses n'ont lieu qu'occasionnellement. Et comment apprécier ce que Bruno appelle les *retardações* de la lune sans instruments précis, et en tirer parti sans les tables nécessaires ? Et pourtant tout cela était scientifiquement très exact. Par contre la seule méthode réellement employée était scientifiquement fausse. Elle utilisait la variation de l'aiguille magnétique. Les navires étant en bois, la déviation magnétique était presque nulle : elle existait cependant, et depuis João de Castro on la connaissait, ainsi que l'attraction locale [18]. Mais pratiquement la variation était égale à la

15. Fontoura da Costa, *Marinharia*, pp. 354-364.
16. Id., *ibid.*, pp. 137-140.
17. C. Bruno, *Arte de navegar*, pp. 72-144.
18. Fontoura da Costa, *Marinharia*, pp. 184-186. Les affirmations de Brown, *Story of maps*, p. 133, sur le rôle des Anglais dans la découverte des propriétés de l'aiguille sont erronées.

déclinaison. Or cette déclinaison, qu'on appelait « variation » jusqu'au XVIII^e siècle, augmentait, pensait-on, vers l'Est et vers l'Ouest, proportionnellement à la différence de longitude, à partir d'un « méridien vrai » passant entre l'île de São Miguel et celle de Santa Maria dos Açores, où l'aiguille était fixe, jusqu'aux méridiens situés à 90° du vrai, oú cette variation atteignait le maximum de 4 quarts. Il était ainsi facile de déterminer la longitude[19].

L'origine de cette méthode est discutée. Elle remonte, en tous cas, au début du XVI^e siècle. En 1537, Pedro Nunes en démontre déjà la fausseté. Cependant elle continue à avoir cours à la fin du XVI^e et pendant une bonne partie du XVII^e siècle. Avec quelques modifications cependant. En effet, après Pedro Nunes, João de Castro constate le 10 juin 1538 :

> « Il est clair que les variations que font les aiguilles ne sont pas dues aux différences de méridiens, car à Lisbonne la variation est de 7 degrés ½ et sur le même méridien on trouve (plus au Sud) une variation de 19 ou 20 degrés; mais ces variations me semblent obéir à d'autres lois que jusqu'ici je ne suis pas encore arrivé à découvrir. »

Et le 10 janvier 1539 :

> « Sur un même méridien la variation vers l'Est ou vers l'Ouest peut varier ... »[20].

Le cosmographe espagnol Alonso de Santa Cruz, dans son « Livre des Longitudes » — un Art de Naviguer, imité des Portugais —, a défendu le procédé. En 1545, il est venu à Lisbonne et a eu une conversation avec João de Castro. Cependant il ne renonce pas à la méthode de la variation de l'aiguille et se contente de la corriger. La variation, dit-il, est de 3 quarts pour 90° de différence de longitude[21].

Modifié ou non, le procédé se répand à l'étranger. Mercator, Livio Sanuto, William Bourne, Thévenot, le préconisent. Au XVII^e siècle, il est de nouveau en vogue au Portugal, défendu par Bruno et le cosmographe général António de Mariz Carneiro, si passionné pour cette idée qu'on l'appelait « Monsieur Aiguille fixe » — *Senhor agulha fixa*. Bruno adopta quatre « lignes fixes, sans variation » au lieu des deux méridiens des auteurs du XVI^e siècle[22].

Encore faut-il déterminer la variation de l'aiguille. Il est possible de le faire à midi en comparant sa direction à celle du soleil. Cependant, il est difficile de savoir exactement quand le soleil atteint sa hauteur

19. Fontoura da Costa, *Marinharia*, pp. 140-142.
20. Id., *ibid.*, pp. 145-146 et João de Castro, *Roteiro de Lisboa a Goa*, pp. 77-78, et *Roteiro de Goa a Diu*, p. 108.
21. Alonso de Santa Cruz, *Libro de las longitudines*, pp. 24-39, spécialement pp. 30-32.
22. Fontoura da Costa, *Marinharia*, p. 147.



maximum. Il est donc plus simple de faire deux mesures, lorsque le soleil passe par la même hauteur de chaque côté de son maximum. On prend ensuite le milieu de l'arc qui relie les deux hauteurs : on a le Sud ou le Nord géographique[23].

Dès la fin du XVI^e siècle, les pilotes portugais déterminèrent la variation de l'aiguille au lever et au coucher du soleil en utilisant des tables d'amplitude ortive — *taboas da largura urtiva* —. Le pilote-général Ferreira Reimão attribue (1612) les premières de ces tables au cosmographe général Jean Baptiste Lavanha qui les aurait réunies en 1600. Le « réglement nautique » donné à Gaspar Jorge de Couto en 1608 s'y réfère, ainsi que le pilote anonyme du manuscrit joint au *Roteiro da India* d'Aleixo da Motta. Peu après, Manuel de Figueiredo donnait sa *Taboa do apartamento do Sol ao nascer de Leste, Oeste e ao por em qualquer altura*, qui est la forme moderne de la « table des amplitudes ».

La table de Lavanha présentait en rubriques horizontales les degrés de la hauteur du pôle jusqu'à 44 — et en rubriques verticales les 30 degrés des « signes » (du zodiaque) — *signos* —. Elle comprenait 9 pages pour chacun des 4 principaux signes, soit 36 pages. Comme on le voit, le navigateur était obligé de connaître le signe du soleil — lequel était fourni par une autre table placée dans le livre, avant celle-ci —; la table de Lavanha n'était pas pratique, bien qu'elle ait été utilisée à bord des navires portugais.

La table de Figueiredo avait 6 pages. En rubriques horizontales étaient indiqués les degrés de déclinaison du soleil et en rubriques verticales les degrés de hauteur du pôle jusqu'à 60. Trois pages pour les hauteurs de 1 à 30 et trois pages pour les hauteurs de 31 à 60 degrés. La table de Naiera de 1628 était bâtie sur le même modèle[24].

Les marins s'habituèrent à noter les variations de l'aiguille. Les journaux de bord et les routiers ont retenu ces notations[25]. On en vint à tracer des cartes de lignes isogoniques, c'est-à-dire des lignes passant par les points de même variation. On a prétendu que la première de ces cartes a été dessinée par Alonso de Santa Cruz. En réalité, comme il le dit lui-même, celui-ci fit une *carta de marear* en indiquant les méridiens tous les 15 degrés, pour montrer que la longitude variait avec la variation de l'aiguille. C'était donc une démonstration de la théorie de la longitude par la variation de l'aiguille magnétique, mais non une carte d'isogones[26]. Andrade Corvo dans ses « Lignes isogoniques du XVI^e siècle », un appen-

23. Id., *ibid.*, p. 177.
24. Id., *ibid.*, pp. 179-183.
25. *Cf.* par exemple le « régiment royal » donné le 13 mars 1608 à Gaspar Jorge de Couto, « envoyé aux Indes avec la mission d'étudier à l'aller comme au retour, de manière particulièrement méticuleuse, les observations de l'aiguille 'de marear' ordinaire et les certitudes de l'aiguille fixe ». Il corrigera ainsi le routier de J. Baptiste Lavanha (*Cf.* P. António Brásio, *A Ciência marítima dos Portugueses*, dans *Bol. Ger. das Colónias*, juillet 1945, pp. 39-41).
26. Fontoura da Costa, *Marinharia*, p. 183, et Alonso de Santa Cruz, *Libro de las longitudines*, p. 29.

dice au routier de João de Castro, raconte que le Père Bruno a laissé des instructions aujourd'hui perdues qu'il donnait, à Lisbonne, aux pilotes portugais et espagnols pour la notation des variations de l'aiguille et qui servaient à rectifier les lignes d'égale variation de sa carte de navigation. Le Père Bruno aurait ainsi été l'auteur de la première carte d'isogones au début du XVII[e] siècle, soit un siècle avant qu'Halley ne publiât la sienne[27].

Inutile d'insister plus longtemps sur le calcul de la longitude. Dans l'Atlantique, il avait moins d'importance que celui de la latitude, les distances étant étirées plutôt du Nord au Sud que de l'Est à l'Ouest. Dans la mesure où l'Empire portugais au XVII[e] siècle est devenu un empire essentiellement atlantique, il est normal que le calcul de la longitude n'ait pas beaucoup retenu l'attention des cosmographes et que l'erreur des lignes isogones se soit perpétuée[28]. En réalité ce n'était pas tout à fait une erreur. Il est certain que dans plusieurs régions de l'Atlantique ces lignes formaient avec les méridiens un angle assez faible. Si, à cause d'elles, les navigateurs ont souvent mal précisé leur position, les lignes isogones représentaient cependant une approximation qu'avant l'invention du chronomètre on était assez justement tenté de ne pas négliger[29].

Quant à la boussole, instrument indispensable pour toutes ces opérations, elle s'est bien perfectionnée depuis son introduction au Portugal. L'aiguille est généralement munie d'une rose des vents, et les marins emportent un aimant pour lui rendre, au bout d'un certain temps, le pouvoir magnétique qu'elle a peu à peu perdu. Au XVI[e] siècle, l'aguille est formée de deux fers placés de telle façon que deux de leurs pointes se dirigent vers le Nord et deux vers le Sud. Encore en 1606, Simão d'Oliveira explique comment on fabrique cette double aiguille :

> « on prend deux fils d'acier fin, propres et rigoureusement égaux, et on les courbe de façon à ce qu'ils se rejoignent aux extrémités et s'écartent en leur milieu. »

L'aguille formée d'une lame unique apparaît après 1614. La suspension « à la Cardan » existait déjà avant 1570. On l'utilisait aussi pour les lampes à bord des navires.

Pour mesurer plus facilement la variation de l'aiguille, on utilisait des instruments encore plus perfectionnés. Par exemple l'*instrumento de marcar* de Francisco Faleiro de 1535 : il s'agit d'une boussole formant le centre d'un cercle divisé en 360 degrés. Un demi-cercle placé verticalement sur l'instrument permet de repérer la direction du soleil quand l'ombre est nulle et de mesurer l'angle de variation. L'inventeur conseille de

27. Fontoura da Costa, *Marinharia*, p. 184.
28. *Cf.* notre chapitre I.
29. *Cf.* les cartes nautiques des Services Hydrographiques des marines américaine, anglaise, allemande.

**Tables de Lavanha et de Figueiredo**

(première page de chacune)

G = *graus* = degrés

M = *minutas* = minutes

Les quatre signes en marge de la table de Lavanha son les signes du zodiaque :

en haut à gauche = Bélier

en bas à gauche = Balance

en bas à droite = Vierge

en haut à droite = Poissons

Cf. l'explication p.

♈ ♒ ♓ ♏

| Graos dos signos | Graos da elevação do Pollo 0 G | 0 M | 1 G | 1 M | 2 G | 2 M | 3 G | 3 M | 4 G | 4 M | Graos dos signos |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 |
| 1 | 0 | 24 | 0 | 24 | 0 | 24 | 0 | 24 | 0 | 24 | 29 |
| 2 | 0 | 48 | 0 | 48 | 0 | 48 | 0 | 48 | 0 | 48 | 28 |
| 3 | 1 | 12 | 1 | 12 | 1 | 12 | 1 | 12 | 1 | 12 | 27 |
| 4 | 1 | 36 | 1 | 36 | 1 | 36 | 1 | 36 | 1 | 36 | 26 |
| 5 | 1 | 59 | 1 | 59 | 1 | 59 | 1 | 59 | 1 | 59 | 25 |
| 6 | 2 | 23 | 2 | 23 | 2 | 23 | 2 | 23 | 2 | 23 | 24 |
| 7 | 2 | 47 | 2 | 47 | 2 | 47 | 2 | 47 | 2 | 47 | 23 |
| 8 | 3 | 11 | 3 | 11 | 3 | 11 | 3 | 11 | 3 | 11 | 22 |
| 9 | 3 | 34 | 3 | 34 | 3 | 34 | 3 | 34 | 3 | 34 | 21 |
| 10 | 3 | 58 | 3 | 58 | 3 | 58 | 3 | 58 | 3 | 58 | 20 |
| 11 | 4 | 21 | 4 | 21 | 4 | 21 | 4 | 22 | 4 | 22 | 19 |
| 12 | 4 | 43 | 4 | 45 | 4 | 45 | 4 | 46 | 4 | 46 | 18 |
| 13 | 5 | 8 | 5 | 8 | 5 | 8 | 5 | 9 | 5 | 9 | 17 |
| 14 | 5 | 32 | 5 | 32 | 5 | 32 | 5 | 33 | 5 | 33 | 16 |
| 15 | 5 | 55 | 5 | 55 | 5 | 55 | 5 | 56 | 5 | 56 | 15 |
| 16 | 6 | 18 | 6 | 18 | 6 | 18 | 6 | 19 | 6 | 19 | 14 |
| 17 | 6 | 41 | 6 | 41 | 6 | 41 | 6 | 42 | 6 | 42 | 13 |
| 18 | 7 | 4 | 7 | 4 | 7 | 4 | 7 | 5 | 7 | 5 | 12 |
| 19 | 7 | 27 | 7 | 27 | 7 | 27 | 7 | 28 | 7 | 28 | 11 |
| 20 | 7 | 50 | 7 | 50 | 7 | 50 | 7 | 51 | 7 | 51 | 10 |
| 21 | 8 | 12 | 8 | 12 | 8 | 12 | 8 | 13 | 8 | 13 | 9 |
| 22 | 8 | 35 | 8 | 35 | 8 | 35 | 8 | 36 | 8 | 36 | 8 |
| 23 | 8 | 57 | 8 | 57 | 8 | 57 | 8 | 58 | 8 | 58 | 7 |
| 24 | 9 | 19 | 9 | 19 | 9 | 19 | 9 | 20 | 9 | 20 | 6 |
| 25 | 9 | 41 | 9 | 41 | 9 | 41 | 9 | 42 | 9 | 43 | 5 |
| 26 | 10 | 03 | 10 | 3 | 10 | 3 | 10 | 4 | 10 | 5 | 4 |
| 27 | 10 | 25 | 10 | 25 | 10 | 25 | 10 | 26 | 10 | 27 | 3 |
| 28 | 10 | 47 | 10 | 47 | 10 | 47 | 10 | 48 | 10 | 49 | 2 |
| 29 | 11 | 8 | 11 | 8 | 11 | 8 | 11 | 9 | 11 | 10 | 1 |
| 30 | 11 | 29 | 11 | 29 | 11 | 29 | 11 | 30 | 11 | 31 | 0 |

*Graos da declinação do Sol.*



Graos da Elevação do Pollo

| | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| G. | G. | m. | G. | m. | G. | m. | G. | m | G. | m. | G. | m. | G. | m. | G. | m. |
| 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 5 | 0 | 6 | 0 | 7 | 0 | 8 | 0 |
| 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 5 | 0 | 6 | 0 | 7 | 0 | 8 | 0 |
| 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 7 | 0 | 8 | 0 |
| 3 | 1 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 | 4 | 0 | 5 | 0 | 6 | 0 | 7 | 1 | 8 | 1 |
| 4 | 1 | 0 | 2 | 0 | 3 | 1 | 4 | 1 | 5 | 1 | 6 | 1 | 7 | 1 | 8 | 1 |
| 5 | 1 | 0 | 2 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 5 | 1 | 6 | 1 | 7 | 1 | 8 | 2 |
| 6 | 1 | 0 | 2 | 1 | 3 | 1 | 4 | 1 | 5 | 2 | 6 | 2 | 7 | 2 | 8 | 3 |
| 7 | 1 | 0 | 2 | 1 | 3 | 1 | 4 | 2 | 5 | 2 | 6 | 3 | 7 | 3 | 8 | 4 |
| 8 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 5 | 3 | 6 | 4 | 7 | 4 | 8 | 5 |
| 9 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 5 | 4 | 6 | 4 | 7 | 5 | 8 | 6 |
| 10 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 6 | 7 | 6 | 8 | 7 |
| 11 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 6 | 6 | 7 | 7 | 8 | 8 | 9 |
| 12 | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 7 | 6 | 8 | 7 | 9 | 8 | 11 |
| 13 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 5 | 4 | 6 | 5 | 8 | 6 | 9 | 7 | 11 | 8 | 13 |
| 14 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 6 | 4 | 8 | 5 | 10 | 6 | 11 | 7 | 13 | 8 | 15 |
| 15 | 1 | 2 | 2 | 4 | 3 | 7 | 4 | 9 | 5 | 11 | 6 | 13 | 7 | 15 | 8 | 17 |
| 16 | 1 | 3 | 2 | 4 | 3 | 7 | 4 | 10 | 5 | 12 | 6 | 15 | 7 | 17 | 8 | 20 |
| 17 | 1 | 3 | 2 | 4 | 3 | 8 | 4 | 11 | 5 | 14 | 6 | 17 | 7 | 20 | 8 | 22 |
| 18 | 1 | 3 | 2 | 6 | 3 | 9 | 4 | 12 | 5 | 15 | 6 | 19 | 7 | 22 | 8 | 25 |
| 19 | 1 | 4 | 2 | 7 | 3 | 10 | 4 | 14 | 5 | 17 | 6 | 21 | 7 | 25 | 8 | 28 |
| 20 | 1 | 4 | 2 | 8 | 3 | 12 | 4 | 15 | 5 | 19 | 6 | 23 | 7 | 27 | 8 | 31 |
| 21 | 1 | 4 | 2 | 9 | 3 | 13 | 4 | 17 | 5 | 21 | 6 | 26 | 7 | 30 | 8 | 34 |
| 22 | 1 | 5 | 2 | 9 | 3 | 14 | 4 | 19 | 5 | 24 | 6 | 28 | 7 | 33 | 8 | 38 |
| 23 | 1 | 5 | 2 | 10 | 3 | 16 | 4 | 21 | 5 | 26 | 6 | 31 | 7 | 36 | 8 | 42 |
| 24 | 1 | 6 | 2 | 11 | 3 | 17 | 4 | 23 | 5 | 28 | 6 | 34 | 7 | 40 | 8 | 46 |
| 25 | 1 | 6 | 2 | 12 | 3 | 19 | 4 | 25 | 5 | 31 | 6 | 37 | 7 | 44 | 8 | 50 |
| 26 | 1 | 7 | 2 | 13 | 3 | 20 | 4 | 27 | 5 | 34 | 6 | 41 | 7 | 48 | 8 | 55 |
| 27 | 1 | 7 | 2 | 14 | 3 | 22 | 4 | 29 | 5 | 37 | 6 | 47 | 7 | 52 | 8 | 59 |
| 28 | 1 | 8 | 2 | 16 | 3 | 24 | 4 | 32 | 5 | 40 | 6 | 48 | 7 | 56 | 9 | 4 |
| 29 | 1 | 9 | 2 | 17 | 3 | 26 | 4 | 34 | 5 | 43 | 6 | 52 | 8 | 1 | 9 | 9 |
| 30 | 1 | 9 | 2 | 19 | 3 | 28 | 4 | 37 | 5 | 47 | 6 | 56 | 8 | 5 | 9 | 15 |

remplacer, au lever du soleil, le demi-cercle par un *aftil* — une pointe — au centre, ou deux *aftiles*, une à chaque extrémité du diamètre Est-Ouest [30].

L'instrument des ombres — *instrumento de sombras* — de Pedro Nunes était analogue. Le demi-cercle était remplacé par une pointe placée au centre de la circonférence. Quant à la boussole elle-même, elle occupait un des rayons cardinaux. Elle était munie d'une rose des vents [31].

## LA BIBLIOTHEQUE D'UN PILOTE

Les instruments ne suffisaient pas. Le pilote emportait aussi une véritable petite bibliothèque. Elle comprenait d'abord des cartes, dont la nature a été discutée par les érudits. On peut se rallier, avec toutes les précautions possibles, à l'opinion d'António Barbosa [32]. Pour lui, la distinction classique entre les cartes rectangulaires et les cartes carrées soi-disant apparues au XVIe siècle ne repose sur rien. Quelle est, en effet, la différence généralement admise entre les deux catégories ? Les cartes rectangulaires seraient construites déjà selon les latitudes et les longitudes, mais en prenant comme paralléle de référence celui de Lisbonne : les degrés de latitude sont donc plus grands que les degrés de longitude et le quadrillage est rectangulaire. Au contraire, comme le prétendait Anthiaume :

> « La carte plate carrée appartient à la même catégorie de cartes mais le cylindre est circonscrit à l'équateur. Tous les degrés soit de longitude, soit de latitude, sont donc uniformément égaux au degré équatorial et la carte n'offre ainsi que des carrés parfaits. » [33].

L'usage des cartes carrées se serait développé avec l'exploration et la connaissance de l'hémisphère austral. En réalité, dit Barbosa, les cartes portugaises jusqu'au XVIIe siècle sont les héritières des *cartas de marear* de la Méditerranée : ce sont des cartes faites pour la navigation à l'estime et à la boussole et sans correction de la déclinaison magnétique. Elles varient donc avec le temps. On a voulu plaquer parfois sur elles un quadrillage de méridiens et de parallèles : mais ce quadrillage est purement artificiel. Bien plus important est le système des aires de vent

30. Fontoura da Costa, *Marinharia*, pp. 153-159.

31. Id., *ibid.*, pp. 160-161. En 1641 le roi dans une lettre au vice-roi de l'Inde fait allusion à un instrument qu'aurait inventé un Portugais de Goa, Jerónimo Osório da Fonseca, pour calculer la longitude (*Cf.* P. António Brásio, *A Ciência marítima dos Portugueses*, dans *Bol. Ger. das Colónias*, juillet 1945, pp. 46-47).

32. Dans son livre *Novos Subsídios para a História da ciência náutica...*, pp. 165-312 et son article *L'astronomie nautique au Portugal pendant les découvertes*, dans *Revue d'Histoire Moderne* (août-septembre 1939), pp. 369-391.

33. Dans *Recherches sur l'Histoire de la Science nautique antérieurement à la découverte du Nouveau Monde*, Le Havre, 1913, p. 99, cité, par Barbosa, *Novos Subsídios*, pp. 168-169.

dont elles sont couvertes et qui s'accordent avec leur nature même. En tous cas, ces cartes étaient d'utilisation très difficile pour la navigation astronomique.

C'est au XVI[e] siècle, à la suite des travaux de Pedro Nunes que Mercator mit au point la célèbre projection qui porte son nom. C'était une projection cylindrique, et les cartes cylindriques ainsi constituées pouvaient s'opposer aux cartes planes établies pour la navigation à l'estime. Elles étaient particulièrement intéressantes pour l'Empire portugais situé surtout entre les tropiques. Mais la projection de Mercator n'a pu être utilisée qu'à la fin du XVII[e] et au XVIII[e] siècle.

> « Cette transformation de la cartographie, — écrit Barbosa —, n'a été possible que dans le cours du XVII[e] siècle, quand les pilotes connaissaient déjà un nombre suffisamment grand de valeurs de l'angle de déclinaison magnétique pour pouvoir convertir les rumbs de l'aiguille observés en rumbs véritables, au moyen desquels ils pouvaient conduire le navire par la ligne du rumb qui coupait tous les méridiens selon un même angle initial, faisant ainsi de la véritable navigation loxodromique. »[34]

En attendant, pour corriger les anciennes cartes planes, les marins utilisaient « les tronçons particuliers des lieues ». C'était des échelles particulières à chaque région de la carte et qui permettaient de tenir compte des variations des distances représentées[35].

Le degré employé par les Portugais vers 1570 valait 17 lieues ½. C'est cette valeur qu'ils conservent jusqu'à la fin du XVII[e] siècle. Dès 1505 Duarte Pacheco donnait pour le degré la valeur de 18 lieues, plus proche de l'actuelle valeur de 111 km 111 que ne l'était celui de 17 lieues ½ : mais cette valeur ne sera utilisée qu'à partir de 1712 avec Manuel Pimentel. La lieue portugaise valait 5 920 mètres[36].

La cartographie portugaise était réputée. Elle s'étendait aux cartes à grande échelle retraçant les côtes de l'Empire. Elle a eu une influence sur la cartographie hollandaise. C'est ainsi que le procédé qui consistait à représenter les côtes comme on les voit du large en faisant coïncider la base du dessin avec la ligne du littoral se retrouve dans les cartes du *Spiegel des Zeevaert* et de Lucas Jans Wagenaer. Même après 1624, l'influence portugaise a été très forte grâce à l'œuvre des Teixeiras, étudiée par Jaime Cortesão[37].

---

34. *Revue d'Histoire Moderne* (août-septembre 1939), p. 387.
35. Fontoura da Costa, *Marinharia*, pp. 236-247. « Cartes à latitudes croissantes » (Ct Denoix).
36. Fontoura da Costa, *La lieue marine des Portugais*, dans *Bol. Soc. Geo. Lisboa* (septembre-octobre 1938), pp. 370-379.
37. Ct Gernez, *L'influence portugaise sur la cartographie nautique néerlandaise du XVI[e] siècle*, et *Importance de l'œuvre hydrographique des Portugais au XV[e] et XVI[e] siècles*; Jaime Cortesão, *Cartografia portuguesa e cartografia holandesa*, dans *Rev. Inst. Hist. Pernamb.*, n° 166 (*cf.* notre bibliographie).



Les cartes courantes étaient conservées à la Casa da India qui les distribuait aux navires en partance. Les pilotes possédaient aussi des globes ou *pomas*, qui comportaient aussi des aires de vents[38].

La bibliothèque du pilote comprenait au moins un « Art de Naviguer » choisi parmi tous ceux écrits ou publiés à la fin du XVI[e] ou au XVII[e] siècle, par des gens qui avaient peu navigué, mais savants et familiarisés avec les problèmes astronomiques. Tel le Père Cristóvão Bruno, Italien entré dans la Compagnie de Jésus en 1601, venu ensuite au Portugal où il fut professeur d'atronomie dans les collèges de Coïmbre et de Saint-Antoine, à Lisbonne. En 1631, il abandonna la Compagnie de Jésus pour devenir cistercien. Il a dû naviguer, mais sans doute assez peu et on ne sait pas où[39].

Luís Serrão Pimentel, fils de Jorge Serrão Pimentel, est né à Lisbonne le 4 février 1613. Il a fait ses humanités à Lisbonne au Collège Jésuite, puis se laisse tenter par la vie militaire. Il part pour les Indes en 1631 sur la nef « Nossa Senhora do Rosário » avec son oncle Fernão Serrão. Mais il n'arrive pas aux Indes. Près de Récife la nef doit revenir au Portugal. C'est l'unique voyage de Serrão Pimentel. Rentré à Lisbonne, il consacre le reste de sa vie aux « mathématiques », en particulier à la cosmographie, à l'art nautique, à l'artillerie, à la mécanique. En 1641, il est nommé, à titre temporaire, cosmographe général — *cosmógrafo mor* — du royaume, pour suppléer le titulaire, António de Mariz Carneiro. Après 1666, il devient cosmographe général du royaume à titre définitif. C'est le huitième cosmographe général, le premier ayant été Pedro Nunes. Une des obligations de sa charge était l'instruction des pilotes. A sa demande, Jean IV créa sur la *Ribeira das Naus*, à deux pas du Palais, une école de fortification et d'architecture militaire dont l'illustre mathématicien est le premier professeur. De cette école sortent désormais les ingénieurs militaires du royaume. Nommé ingénieur général du royaume et lieutenant général de l'artillerie, Pimentel rend de grands services dans les guerres de la Restauration. Il meurt accidentellement à Lisbonne en 1679.

Dès 1673, un de ses disciples a l'idée de recueillir les leçons du maître : c'est la *Prática da Arte de Navegar*, différente de l'*Arte Prática de Navegar* écrit par le maître lui-même[40].

Certains de ces arts nautiques sont restés anonymes. Témoins les deux, non encore publiés de la Bibliothèque publique d'Evora[41]. Le premier commence par une magnifique définition :

> « Par art de naviguer, dit-il, nous entendons ici celui qui donne des préceptes pour gouverner une nef de telle façon qu'elle aille d'un point à un autre par le chemin le plus bref et le plus sûr ... »

---

38. Fontoura da Costa, *Marinharia*, pp. 197-199.
39. C. Bruno, *Arte de navegar*, p. IX.
40. L. S. Pimentel, *Prática da arte de navegar*, pp. VII-IX.
41. Cod. CXVI/2-22 (*Tratado da Arte de Navegar*) et Cod. CXVI/2-23 (*Arte náutica ou de navegar*).

Et l'auteur ajoute :

> « Nos diviserons ce traité en 4 parties. La première sera consacrée à la nature et aux différentes propriétés des chemins que la nef fait en mer et, à l'occasion de la ligne loxodromique, nous expliquerons le calcul nautique et nous en ferons la démonstration, peu de gens l'ayant mis sous forme de vraies règles. La seconde partie sera consacrée à la connaissance des routes maritimes, à la façon de savoir dans quelle région du monde se trouve la nef avec l'indication de plusieurs méthodes rapides de calculer la longitude, la latitude, les distances, les itinéraires. On y traitera aussi des angles que fait la nef avec les méridiens. La troisième partie enseignera les méthodes de correction des erreurs, par voies simples et composées. La quatrième sera consacrée à la mécanique nautique : nous y traiterons des éphémérides nautiques, de la confection des cartes marines, de l'aiguille nautique, de la nature des marées, et finalement un peu de la navigation en Méditerranée. »

Le second de ces Arts Nautiques est divisé en quatre « traités » présentés chacun sous forme d'une série de problèmes. Les 43 problèmes du premier traité portent sur les instruments et les cartes, les 38 problèmes du second sur les calculs de l'astronomie nautique, les 32 du troisième sur diverses questions connexes et enfin les 11 théorèmes et les 15 problèmes du quatrième sur « la doctrine loxodromique ».

Les pilotes possèdent aussi des routiers — *roteiros* — qui correspondent à nos modernes instructions nautiques et en sont les ancêtres. Malgré une certaine confusion de vocabulaire que fait régner la pratique, il faut bien distinguer les routiers des « journaux de bord » — *diários de navegação* —, qui sont des récits de voyages. Frazão de Vasconcelos a étudie ces *diários* : pour la période 1595-1612, il en a compté douze dans les seules archives de Lisbonne [42]. Il faudrait y ajouter ceux écrits par de simples voyageurs sans aucune compétence nautique, moines ou pères jésuites par exemple, ou par des étrangers, et que nous ne cesserons d'utiliser pour notre documentation [43]. Certains sont assez difficiles à distinguer des routiers, comme celui de João Gallego (vers 1570) [44]. Les *diários de navegação* devaient servir à confectionner les routiers ou ont servi eux-mêmes souvent directement de routiers.

Tous les routiers présentent un certain nombre de caractères communs. Si, dans la première moitié du XVIe siècle, ils comportaient de longues « descriptions des terres » — *descrições das terras* —, à la fin du XVIe et au XVIIe siècle ils se contentent de décrire les côtes pour permettre aux pilotes de se repérer plus facilement quand ils en approchent. Voici un exemple traduit par Linschoten pour la côte de Pernambouc :

> « Sachez aussi que quand vous êtes à la hauteur de 8 degrés ½ en la profondeur de 10 à 12 brasses vous verrez un pays entièrement plat et d'une planure égale au rivage, à savoir le pays de Capitagua. Vous trouvant à l'endroit de ce pays Est et Ouest sur la susdite profondeur de 12 brasses depuis octobre jusqu'en février, n'ayant crainte de rien : et advisez de regarder vers le Sud et vous apercevrez le cap de Saint-Augustin et au Nord vous verrez une autre pointe à savoir la pointe d'Olinda là où se voit un bourg du même nom : la côte de cette pointe s'étend Nord et Sud. Vous trouvant Est et Ouest à l'endroit du dit cap de Saint-Augustin vous apercevrez dans le pays une montagne qui monstre comme le dos d'un chameau ayant devers le Sud trois hoves ou collines le long du rivage de la mer : et la côte s'étend Nord-Est et Sud-Ouest. Depuis le dit Cap jusques au bout d'Olinda il y a 12 lieues ... » [45]

Les routiers indiquent aussi les signes annonciateurs des terres — *sinais de terra* : la couleur de l'eau due à la proximité de grands fleuves (le Congo); la présence de certains poissons, de certains oiseaux (*manga de veludo*, gavotte blanche ou rouge, etc.) — bien qu'en 1545 João de Castro ait attiré l'attention des marins sur l'imprécision de ces lignes —; des plantes marines. Le *roteiro* de Gaspar Manuel (vers 1604) signale entre Tristan da Cunha et le Cap de Bonne-Espérance « des radeaux » de *botelha* et de *corriola*, cette plante qu'on appelle « couverture de breton, et des feuilles de ces plantes ». Et, ajoute-t-il, avant Tristan da Cunha on ne voit pas ces « radeaux » [46].

Les routiers dénoncent les signes précurseurs des tempêtes. Gaspar Manuel écrit dans le sien :

> « Le Soleil couleur de sang, à son coucher, et beaucoup d'éclairs du même côté, sans vent, annoncent un orage; quand cela arrive il est évident qu'il ne va pas beaucoup tarder.
> « L'absence de vent et une mer clapoteuse et grosse annoncent une tempête.
> « Les oiseaux posés sur l'eau, en troupe comme des moutons annoncent l'orage. » [47]

Enfin les routiers indiquent les vents et les courants : les alizés qu'ils appellent les *gerais* — les vents généraux, et les courants qu'ils traduisent en disant : *tiram as águas*.

> « Passé les îles du Cap Vert quand on approche de la côte de Guinée les eaux « tirent » vers les îles et à 90 lieues de la côte à 8° de latitude elles « tirent » à l'Est-Sud-Est et Sud-Est, et plus près de l'Equateur ... elles « tirent » au Nord-Est et Nord Est ... »

Il s'agit du courant de Guinée et du courant équatorial [48].

42. Frazão de Vasconcelos, *Diário de Navegação da Nau S. Francisco ...*, dans *Anais da Acad. Port. da História*, n° 8, p. 233.
43. *Cf.* notre bibliographie et celle de Fontoura da Costa, *Bibliografia náutica ...*
44. *Cf. Bol. Soc. Geo. Lisboa*, 13e série, n° 11, et *Bibliografia náutica portuguesa*, pp. 72-73.
45. Linschoten, *Le grand routier de mer*, chap. LVI.
46. Fontoura da Costa, *Marinharia*, pp. 333-3339.
47. Id., *ibid.*, p. 339.
48. Id., *iibd.*, pp. 339-344.

## LE GOUVERNEMENT ET LA SCIENCE NAUTIQUE

Le capitaine d'un navire portugais n'exerce qu'un pouvoir militaire, judiciaire et administratif[49]. La manœuvre est commandée par le *mestre* et les petits navires appartenant à des particuliers ne possèdent même pas de capitaine. Chargement et déchargement du navire sont aussi placés sous l'autorité du *mestre*[50]. La responsabilité de la navigation est confiée, surtout dans les passage difficiles, au pilote et aux sous-pilotes. Ce sont eux qui font le point[51].

Ce personnel reçoit à Lisbonne et dans les autres ports ses premiers rudiments de formation. C'est la tâche du cosmographe général et du pilote général. Le premier enseigne la cosmographie et l'astronomie nautique. Il surveille la confection des cartes, dont les matrices sont conservées à la Casa da India, et la fabrication des instruments nautiques. Il fournit aux marins toutes les informations hydrographiques qu'il peut recueillir. Le pilote général surveille le corps des pilotes de Lisbonne et donne aux futurs pilotes les connaissances techniques dont ils ont besoin[52].

Cette formation est-elle suffisante ? Si la flotte portugaise a perdu tant de navires, écrit le contemporain Abreu de Brito, c'est que ceux qui la servent n'ont pas la compétence voulue. Il faut, ajoute-t-il, créer trois écoles, une à Séville, une en Algarve, une à Lisbonne : on y formera des fils de nobles pauvres. Ils apprendront l'usage de l'aiguille, de la balestille, des cartes[53].

Mais qui croire ? A la même époque Hawkins écrit :

> « En matière de pilotage les Espagnols et les Portugais dépassent tout ce que j'ai vu pour le soin qu'ils apportent ... à l'art de naviguer. Je souhaite que là et dans tous les travaux qui exigent de la discipline nous suivions leur exemple et aussi celui des autres nations.
>
> « Dans chaque navire important, sur le dernier ou l'avant-dernier pont se trouve un siège que le pilote ou ses adjoints ... ne quittent jamais, ni nuit ni jour; et ils en ont un autre devant eux par où ils voient ce qu'ils font et se rendent compte si ceux qui prennent la barre gouvernent bien ou non. C'est une chose que j'ai toujours vue négligée dans nos meilleurs navires et il n'y en a pas qu'il soit plus nécessaire de réformer ... »[54]

49. Ce n'est pas vrai dans toute l'Europe.
50. *Cf.* notre Appendice : *Statistiques des Douanes de Madère* et les différents chapitres de notre seconde partie. Le nom du navire est suivi de celui du *mestre* et non de celui du capitaine.
51. *Cf.* Frazão de Vasconcelos, *Pilotos das navegações portuguesas dos séculos XVI e XVII* et sa préface par Manuel Heleno.
52. AHU, Reino VI (10 juillet 1646) : *Consulta do Conselho U.º.*
53. Abreu de Brito, *Um Inquérito ...*
54. Hawkins, HS., p. 165.



Nous connaissons un peu ces pilotes de la fin du XVI^e siècle et du XVII^e siècle par les travaux de Sousa Viterbo et de Frazão de Vasconcelos. On prenait semble-t-il beaucoup de soins à les choisir, du moins ceux de la route de l'Inde Orientale, la navigation proprement atlantique ne dépendant pas directement du roi.

En 1610 le cosmographe général Manuel de Figueiredo écrivait en marge d'une « consulte » sur la nomination de pilotes :

> « Si on prend comme pilote, sur la Nef Capitaine, Belchior Roiz il faut prendre, comme pilote-adjoint, Francisco Coresma, car il est habile à mesurer la hauteur du soleil, à se repérer sur la carte et noter l'angle de l'aiguille, ce en quoi Belchior Roiz n'a pas autant de pratique ... »[55].

Certains de ces pilotes ont été de vrais explorateurs : par exemple Domingos de Magalhães Lima qui a découvert une baie près du Cap de Bonne-Espérance[56]. Certains sont en même temps des auteurs célèbres de routiers, par exemple Aleixo da Motta qui, en 1618, faisait la route de l'Inde depuis 32 ans. Il avait d'abord servi comme soldat sur les flottes des Iles, fait deux voyages comme marin, trois comme pilote adjoint, servi en 1601 sur le galion « Santo António » perdu à Socotora, servi trois ans dans l'Inde; il fut à Ceylan pilote d'une galéasse, voyagea comme passager sur la nef « Conceição », arriva en Galice, vint à Lisbonne en 1605 comme pilote de la nef « São Roque », fut nommé pilote adjoint de la nef « Oliveira » qui hiverna dans l'Inde ... Ses aventures continuent ainsi plusieurs années durant, agrémentées d'un combat de 4 jours avec une flotte hollandaise[57]. Des aventures analogues poussent peu à peu les simples marins comme António Pereira vers les charges les plus lourdes et les plus honorables de la carrière de pilote[58]. Plusieurs deviennent pilotes généraux du royaume comme Gaspar Ferreira Reimão[59]. Ils font de longues carrières : trente ou quarante ans. Ils jouissent d'un grand prestige et sont les hommes indispensables des flottes. Témoins ces deux pilotes ennemis que par prudence on force à se réconcilier sur la nef « Santa Helena » qui rentre à Lisbonne[60]. Certains n'osent pas prendre la responsabilité du pilotage. Témoin ce Pero Roiz Moreno, de Viana, qu'un ordre de S. M. a nommé en 1635 pilote dans la Flotte. Il a déjà été *mestre* d'un navire, mais il ne sait pas piloter. Il demande à être nommé *mestre*. Le Conseil de la Fazenda pense qu'on devrait lui donner une solde inférieure à celle des *mestres* et pilotes et qu'il devrait jouer le rôle de pilote et *mestre* suppléant[61].

55. Frazão de Vasconcelos, pp. 58-59.
56. Id., *ibid.*, p. 93.
57. Id., *ibid.*, pp. 3 et 4.
58. Id., *ibid.*, p. 15.
59. Id., *ibid.*, pp. 23-24.
60. Id., *ibid.*, p. 78. L'affaire se passe en 1626.
61. AHU, Rio VIII (8 août 1635) : *Consulta do Conselho da Fazenda sobre huma petição de Pero Roiz Moreno.*

Selon les besoins, on est plus ou moins sévère pour les pilotes. En 1599, une lettre du roi rappelle que les pilotes n'ont pas le droit d'entrer en fonction sans avoir été d'abord « examinés », si donc on n'a pas d'abord reconnu leurs aptitudes [62]. Après la Restauration, on se préoccupera encore de la formation des pilotes, comme le prouve la très curieuse histoire du docteur António de Mariz Carneiro. Le Conseil d'Outre-Mer propose que sa condamnation à la déportation pour cinq ans au Brésil soit commuée en une peine plus intellectuelle et plus utile : enseigner gratuitement pendant cinq ans l'art de naviguer aux futurs pilotes. On manque de bons pilotes, disent les membres du Conseil. Il faut que le cosmographe général fasse une leçon par jour. Car le Portugal ne manque pas de gens désireux d'apprendre. Mais il y a peu de gens capables de donner des cours, et il faudra accepter au besoin de les faire faire par des étrangers. Du moins, à ce moment, le seul Portugais compétent est le docteur Mariz Carneiro, condamné à la déportation. Car le Portugal qui autrefois recevait, à l'Université de Coïmbre, des professeurs, venus de France et d'ailleurs, aujourd'hui en manque [63].

Le gouvernement a eu fort à faire aussi pour recruter des marins. Certaines places sont faciles à remplir : celle de « l'écrivain » par exemple, le secrétaire si l'on veut, nous dirions peut-être le commissaire de bord. C'est un emploi qu'il faut solliciter [64]. Sur les flottes royales l'écrivain, comme le capitaine, reçoit un « réglement » qui précise ses fonctions [65]. Les marins et même les « connétables », sont plus difficiles à trouver. C'est pourquoi l'équipage d'une nef ou d'une caravelle est plutôt insuffisant, et la provision royale du 23 mars 1618 rappelle qu'on ne peut ramener de l'Inde comme esclaves que des adultes mâles, capables de travailler sur le navire [66]. C'est pourquoi en 1607 une loi interdit les condamnations aux galères inférieures à 2 ans [67]. C'est pourquoi, sur l'avis du Conseil, le roi accorde facilement des licences pour embarquer comme marins des étrangers : par exemple huit par bateau en décembre 1652, pour deux nefs, qui vont au Brésil. Les marins français sont admis plus facilement que les anglais parce que catholiques. Du moins doivent-ils passer un examen et payer une caution [68].

---

62. AD Funchal, Maço Filipe II (1599) : *Carta d'El Rey D. Filipe que os pilotos*... (Document signalé par Joel Serrão).
63. AHU, Reino VI (10 juillet 1646) : *Consulta do C.º U.º sobre o Doctor António de Mariz Carneiro.*
64. AHU, Açores I (1607) : *Requerimento de António Couça.*
65. Simancas, SP 1 560 m, f. 1-7 (1602) : *Regimento para escrivão da nao (da India).*
66. *Legislação Antiga*, pp. 182-183.
67. BP Evora, *Livro Dourado*, p. 619 (13 mars 1607) : *Ley que se não degrade*...
68. AHU, Bahia VI (10 déc. 1652) : *Consulta do C.º U.º sobre a petição de Pero Stalpart*; AHU, Rio II (6 juillet 1654) : *Consulta do C.º U.º sobre Manuel Alves Moreira.*



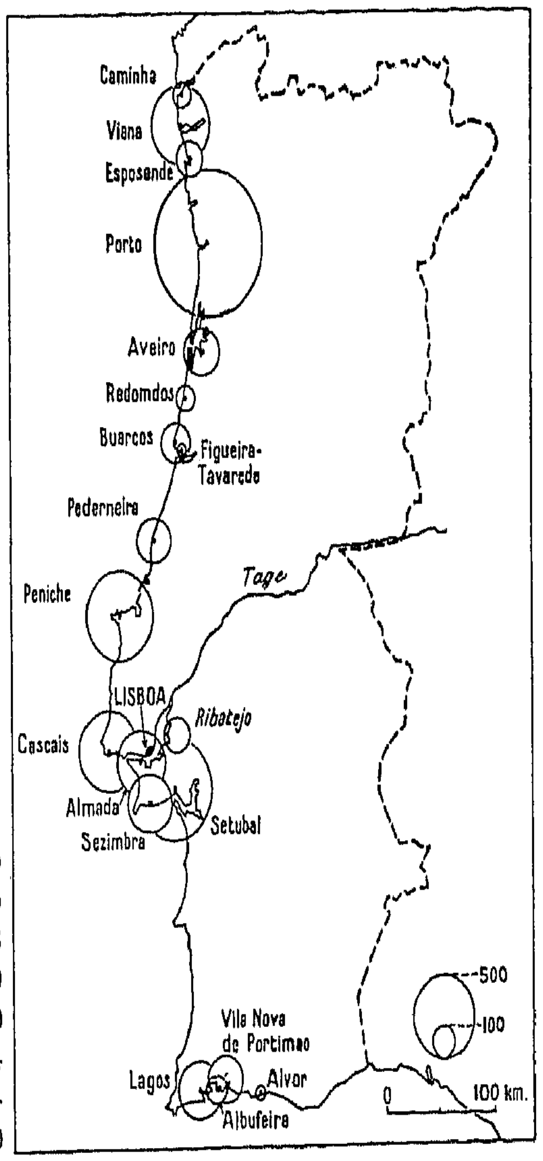
C'est surtout pour les flottes de S. M. qu'il est difficile de recruter du monde. Diego Brochero écrit au roi en 1600 : « à Lisbonne on pourra lever jusqu'à 300 marins » [69]. En 1606, Ventura de Albuquerque demande l'autorisation d'aller en enrôler dans l'Algarve [70]. En 1620 l'immatriculation des gens de mer donne les résultats suivants :

RIVE DROIT DU TAGE :

| | |
|---|---|
| Cascais | 465 |
| Peniche | 628 |
| Pederneira | 157 |
| Figueira et Tavarede | 26 |
| Buarcos | 134 |
| Redomdos | 71 |
| Aveiro | 177 |
| Porto et sa *comarca* | 1 843 |
| Esposende | 110 |
| Viana | 437 |
| Caminha | 62 |
| Total | 4 110 |

RIVE GAUCHE DU TAGE :

| | |
|---|---|
| Almada et sa *comarca* | 354 |
| Sezimbra | 283 |
| Setúbal | 856 |
| Albufeira | 26 |
| Vila Nova de Portimão | 178 |
| Alvor | 89 |
| Lagos | 250 |
| Ribatejo | 104 |
| Total | 2 150 |




Soit au total : 4 110 + 2 150 = 6 260 [71].

---

69. AN Madrid, Estº, Livre 76 (24 mai 1600) : *Carta de D. Diego Brochero a S.M.*
70. AHU, Reino I (30 septembre 1606) : *Consulta do C.º da Fazenda sobre Ventura de Albuquerque.*
71. Simancas, SP 1 474 m, pp. 335-336 (9 mai 1620) : *Sobre matricula da gente do mar.* (*Cf.* AN Madrid, Estº, Livre 81, pp. 246-248), 1609 : Avis au Roi sur la nécessité de l'immatriculation des gens de mer : *A ordem que se deve*...).

Cest peu lorsqu'on songe qu'un *navio* compte :

18 « officiers »
20 à 40 marins
20 à 40 mousses
4 à 6 « pages »[72].

On se plaint du manque de marins en 1624, en 1641. En 1642 les frères de la Confrèrie du Saint Esprit de Cascais s'obligent à fournir 25 marins pour les flottes de S.M. Dans les mêmes conditions ceux de Sezimbra s'offrent à en fournir 20[73].

La navigation elle-même est soumise à une réglementation sévère. Laissons de côté, pour le moment, les règles de nature commerciale. Les navires du roi, ou qui se déplacent pour le compte du roi, reçoivent pour leur voyage un réglement particulier[74]. Points d'escale et route sont indiqués par un ordre du roi[75]. Le roi envoie même, par des caravelles, ses ordres aux Açores, pour la flotte qui arrive de l'Inde[76]. Celle-ci avait pris l'habitude de laisser ses chaloupes à l'île Sainte Hélène sur la route de retour : en février 1579 le roi l'interdit[77].

Il faut prendre des précautions techniques. Elles concernent surtout la surcharge des navires : trop de marchandises, trop de marchands à qui les officiers ont loué une place sur le navire. Les marchandises sont trop lourdes, mal arrimées, encombrantes. La provision du 20 février 1575[78] limite les dimensions des caisses sur les nefs de l'Inde Orientale à 5 palmes de longueur sur 2 ½ de largeur et 2 ½ de hauteur. L'*alvará* de 1604 empêche de surcharger ces nefs[79]. En 1607 une caravelle allant vers Mina est perdue : selon le roi, c'est qu'elle a été surchargée malgré ses instructions[80]. Des mesures analogues sont rappelées en 1632 pour le trafic du Brésil[81]. Enfin le gouvernement se préoccupe de la remise en état des navires aux escales, après les longues traversées : le navire doit être visité pour savoir s'il peut supporter ou non une nouvelle étape[82]. Les nefs retour de l'Inde qui abordent au Brésil doivent y être

72. AHU, Reino X (4 juillet 1641) : *Da Junta da armada* : *sobre a falta de gente* ...
73. AHU, Reino IV (23 avril 1624) : *Do C.º da Fazenda* : *Sobre a falta de marinheiros*; AHU, Reino XI (4 juin 1642) : *Certidão de António Prego Velho* : « Nos livros dos almazens esta um asento ... ». *Cf.* AHU, Bahia VII (21 mai 1655) : *Consulta do C.º U.º sobre a ida de 20 marinheiros* ...
74. BN Madrid, Mss. 9 419, pp. 118 vº, 120 vº (4 mai 1511) : *Consulta sobre o regimento para as naos.*
75. *História Trágico Marítima*, vol. VI, p. 161.
76. AHU, Açores I (26 avril 1646) : *Consultas do C.º U.º sobre ir em as Ilhas duas barcas* ...
77. *Legislação Antigua*, p. 175.
78. Damião Peres, *Reg. das Cazas* ..., p. 147.
79. *Coll. Chron.*, p. 47 (18 février 1604); *Legislação Antigua*, pp. 178-182.
81. BA *Inventaire*, nº 665 (6 octobre 1632) : *Carta d'El Rei ao governo de Portugal.*
82. *História Trágico Marítima*, vol. IV, p. 14.



réparées et ravitaillées[83]. Pour les autres, l'Ile Terceira est un grand centre de rééquipement et de réfection avant le dernier voyage, qui amènera les navires à Lisbonne. Il faut même les refournir en hommes. On envoie au-devant d'elles des caravelles *de aviso* : on renonce d'ailleurs à y mettre des soldats : c'est inutile et coûteux, d'autant plus qu'on n'est pas sûr de rencontrer la flotte[84].

83. *Coll. Chron.*, p. 189 (4 mars 1671).
84. AHU, Açores I (5 juin 1646) : *Carta do Provedor das Armadas e naos da India na ilha Terceira a El Rei* ...

# IV. LES VOYAGES

Les récits des voyageurs, les journaux de bord, nous ont laissé sur les longues traversées les renseignements les plus précis et les plus pittoresques, les plus pathétiques, les plus tragiques aussi. Au XVII$^{e}$ siècle le voyage au long cours reste une aventure, heureuse ou malheureuse, mais toujours pénible, souvent cruelle.

## DURÉE DES VOYAGES

En quelle saison s'effectuent les traversées ? Les navires de la route des Indes ou d'Angola quittent Lisbonne en février ou mars, de façon à passer la Ligne avant juin, les mois de juin à septembre étant les moins favorables pour ce passage, et les plus favorables ceux de janvier à mars. En septembre, octobre et novembre on a aussi quelque chance de ne pas être imobilisé par les calmes. Mais les flottes de l'Inde évitent cette période tardive qui les obligerait à attendre la mousson à Moçambique pendant tout l'été austral. Au contraire, les navires qui vont au Rio de La Plata ont intérêt à partir en septembre. La traversée dure deux mois et demi ou trois : on se retrouve à Buenos-Ayres au début de janvier quand l'été austral commence. Pour le Brésil, on peut quitter Lisbonne aussi bien en janvier-mars qu'en septembre-novembre. Les navires qui vont aux Indes ou qui en reviennent passent non loin du Brésil mais n'ont pas le temps de s'y arrêter : à l'aller ils risquent de manquer la mousson de Sud-Ouest. Au retour, le risque est moins grand : ils rentrent pour octobre à Lisbonne avant le mauvais temps de la zone tempérée. De toute façon pour traverser l'Equateur du Sud au Nord, ils évitent la mauvaise période, celle qui va de décembre à mars[1].

---

1. J. Hawkins, HS, p. 158; AN Madrid, Est$^{o}$, Livre 76, p. 164 (1600) : *Relación*; Marchant, *Colonial Brazil as a way station for the Portuguese India Fleets*, dans *Geograph. Review*, juillet 1941; Paris, Aff. Etr., Corr. Pol., t. VIII, p. 297 (Lisb., 8 octob. 1668) : *De M. de St Romain ...*; *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 28 et 62; *Coll. Chron.*, p. 151 (16 juin 1606) et p. 254 (20 déc. 1632); Frazão de Vasconcelos, *Pilotes*, pp. 79 et 83. En 1620 la flotte du Brésil arrive en juin à Lisbonne (Ambass. Vénitiens, Madrid, 14 juin 1620).

Pour circuler sur la côte du Brésil, le moment le plus favorable se place entre le début d'octobre et la fin d'avril dans le sens Pernambouc-Bahia : les navires parcourent alors cette distance en 4 ou 5 jours, parfois 3, poussés par la mousson du Nord-Est. Les vents du Sud-Est soufflent de la fin d'avril au début d'octobre et favorisent la navigation dans le sens Bahia-Pernambouc[2]. Ce qui explique que les flottes du Brésil arrivent à Lisbonne en octobre ou novembre. Dans l'autre sens, les navires ont intérêt à partir entre septembre et février. D'où la lettre royale du 11 août 1632 qui oblige les navires destinés au Brésil à quitter le Portugal entre le 1er octobre et le dernier jour de février. Naturellement, le mauvais temps peut retarder la date de départ de huit ou quinze jours[3].

Le tableau suivant donne une idée de la durée d'une traversée.

| | | |
|---|---|---|
| Nef *Conceição* (1555)[4] | Dép. Lisbonne 1er avril.<br>Arr. Le Cap 18 juillet. | 3 mois et 18 jours. |
| *Santa-Maria-da-Barca* (1559)[5] | Dép. Lisbonne 2 mai.<br>Arr. Bahia 14 août. | 3 mois et 12 jours. |
| Voyage des Jésuites (1572)[6] | Dép. Lisbonne 28 janvier.<br>Arr. Bahia 23 avril. | 2 mois et 26 jours. |
| Voyage des Jésuites (1575)[7] | Dép. Lisbonne 17 mars<br>Arr. Bahia 29 mai. | 2 mois et 12 jours. |
| *Fructuoso-Ribeiro* (1580)[8] | Dép. Lisbonne 20 octobre.<br>Iles du Cap Vert 5 novembre.<br>Arr. Angola 23 février. | 4 mois et 3 jours (dont 15 jours de Lisbonne aux îles du Cap Vert). |
| *Christovão-de-Gouvea* (1583)[9] | Dép. Lisbonne 5 mars.<br>Arr. Madère 14 mars.<br>Arr. Bahia 9 mai. | 2 mois et 4 jours (dont 9 jours de Lisbonne à Madère). |
| Secours à Paulo Dias de Novais (1584)[10] | Dép. Lisbonne 25 janvier<br>Arr. Equateur 7 mars. | 1 mois et 11 jours. |

2. BN Madrid, Mss. 3 015, f. 1-31 (27 août 1639) : *Apontamientos a un papel de advertencias ...*
3. *Coll. Chron.*, p. 249 (11 août 1632); Paris, Aff. Etr., Corr. Pol., Portugal, t. III, p. 10 (6 septembre 1647).
4. *História Trágico Marítima*, t. II, pp. 9-27.
5. *Ibid.*, t. III, pp. 5-38.
6. S. Leite, *História da Companhia de Jesus*, t. I, pp. 565 et suiv.
7. Id., *ibid.*, t. I, pp. 565 et suiv.
8. BN Paris, Fonds portugais, 8 (15), nº 93, p. 278 (1580) : *De Fructuoso Ribeiro para o Padre Francisco Martiz.*
9. BP Evora, Cod. CXVI/1-33, f. 73 (1583) : *Informação da missão do Padre Christovão de Gouvea ...*
10. Gastão Sousa Dias, *Relações de Angola*, p. 145.



| | | |
|---|---|---|
| Voyage des Jésuites (1587)[11] | Dép. Lisbonne 18 mars.<br>Arr. Pernambouc 7 mai. | 1 mois et 3 semaines. |
| Nef *São Pantaleão* (1595)[12] | Dép. Lisbonne 12 avril<br>Ile de Palma 20 avril.<br>Ascension 14 juin.<br>Ile Martin-Vaaz 24 juin.<br>Cap Bonne-Espérance 25 juillet. | 3 mois et 13 jours. |
| Nef *São Pantaleão* (1596)[13] | Dép. Cap B.-Espérance 10 avril.<br>Ile Sainte-Hélène 29 avril.<br>Ile Ascension 9 juin.<br>170 lieues I. Cap. Vert : 4 juillet.<br>Açores 15 juillet.<br>Arr. Portugal 8 août. | 4 mois. |
| Nef *São Martinho* (1597)[14] | Dép. Lisbonne 5 avril.<br>Madère 16 avril<br>Canaries 18 avril.<br>Iles Cap Vert 23 avril.<br>Iles Tr. da Cunha 25 juin<br>Cap Bonne-Espérance 17 juillet. | 3 mois et 12 jours. |
| Nef *Santa-Maria-do-Castello* (1598)[15] | Cap Bonne-Espérance 18 mars.<br>Sainte-Helène 1er avril.<br>Ascension 22 mai.<br>Equateur 1er juin.<br>Açores 3 juillet<br>Arr. Lisbonne 1er août | 4 mois et 13 jours. |
| Nef *Nossa-Senhora-da-Conceição* (1600)[16] | Dép. Cap B.-Espérance 22 avril.<br>Sainte-Hélène 12 mai.<br>Equateur 18 juin.<br>Berlingues 21 août. | 4 mois. |
| *D. Diogo-Lobo* (1639)[17] | Dép. Ponta Delgada (Açores) 25 juillet.<br>Arr. Bahia 9 octobre. | 2 mois et 14 jours. |
| *Conde-de-Aveiras* (1650)[18] | Dép. Lisbonne 20 avril.<br>Arr. Equateur 12 juin. | 1 mois et 23 jours. |

11. S. Leite, *História da Companhia de Jesus*, t. I, pp. 565 et suiv.
12. Quirino da Fonseca, *Diários da Navegação ...*, pp. 163-222.
13. Id., *ibid.*, pp. 223-284.
14. Id., *ibid.*, pp. 1-72.
15. Id., *ibid.*, pp. 73-130.
16. Id., *ibid.*, pp. 131-140.
17. BP Evora, Cod. CXVI a/1-14, nº 1 : *Relação da viagem de socorro ... Cf.* F. Mauro, *Le Brésil au XVIIe siècle*, p. 11 et suiv.
18. Frazão de Vasconcelos, *Relação inédita ...*, dans *Ethnos*, t. I (1935).

Quelques conclusions s'imposent. Il est plus long de revenir du Cap que d'y aller. Revenir dans l'hémisphère austral c'est lutter contre les vents dominants d'Ouest, puis, dans le boréal, effectuer le grand détour par les Açores. Tout cela pour des navires qui ont déjà derrière eux un temps de navigation égal à celui qu'il leur reste à accomplir et sont en moins bon état —matériel et personnel— que ceux qui partent.

Il est aussi plus long d'aller en Angola qu'au Cap de Bonne-Espérance. Car du côté du Brésil — la route du Cap — on échappe aux calmes équatoriaux qui, plus à l'Est, peuvent vous retarder plusieurs semaines et même des mois durant. Mais la lune ou des marées parfois vous favorisent. Le 12 juillet 1585 la nef « Santiago » arrive au large du Cap : elle y fait 60 lieues en 12 jours [19]. En 1584 le navire envoyé au secours de Paulo Dias de Novais met un mois et demi pour atteindre l'Equateur. De là il lui faut 50 jours pour gagner Anobom au milieu des calmes, des tornades et des courants contraires. Il ne parvient même pas à gagner l'Angola et se réfugie à São Tomé [20]. En 1559, le « Santa Maria da Barca » avait quitté Lisbonne le 2 mai pour les Indes. Mais il prenait à l'Equateur 70 jours de retard et décidait d'hiverner au Brésil. Il arrivait à Bahia le 14 août [21]. Le retard, le long retard est donc normal. L'exactitude est encore exceptionnelle. Et entre 1570 et 1670 elle ne semble guère progresser. La différence reste grande entre la durée moyenne des voyages au XVIIe et celle de ces mêmes voyages au XIXe siècle.

## A BORD : LA VIE MATERIELLE

Le confort maritime est très précaire. Les navires sont construits pour transporter des marchandises. Les passagers sont en surplus. Sauf exceptions, ils logent dans l'entrepont, et même, pour les petites traversées, sur le pont lui-même, les châteaux avant et arrière étant réservés à l'état-major du navire, aux gréements, à l'équipage. Dans la journée, si la mer n'est pas trop mauvaise, chacun vit sur le pont, ce qui pour les passagers peu habitués à la mer, est très fatigant, comme on peut l'éprouver encore aujourd'hui sur les petits bateaux qui font le service entre Lisbonne et les îles. Les navires sont exigus. On y souffre beaucoup du tangage et du roulis. Le voyage est long, de durée et d'issue incertaines. Un petit groupe humain vit ainsi replié sur lui-même, isolé de tout, livré seulement à son destin.

Il faut qu'il boive et mange. Lorsque la traversée se prolonge, l'eau peut venir à manquer. Chacun l'économise alors le plus possible en cuisant la nourriture à l'eau de mer et en réservant l'eau douce à la

19. *História Trágico Marítima*, t. IV, pp. 64-65.
20. BN Paris, Fonds portugais, 8 (15), n 93 (1584), p. 287 v° (*cf.* Cuvelier et Jadin, p. 390 : le voyage Lisbonne-Luanda dure quatre mois si tout va bien).
21. *Cf. supra*, note 5.



boisson, rationnée parfois jusqu'au contenu d'une coquille d'œuf par jour [22]. On peut rester des jours sans une goutte d'eau et n'être sauvé que si l'on rencontre une terre, île ou continent, un autre navire ou une chute de pluie. S'il pleut, les marins recueillent l'eau dans des récipients qu'ils placent sur le pont du navire [23]. Un procédé décrit par Abbeville en 1614 — on ignore si les Portugais l'employaient — consiste à tendre sur le pont des draps blancs au centre desquels on place une pièce lourde, boulet de canon ou pièce de plomb qui forme un creux : l'eau tombant sur le drap s'assemble dans le creux et traversant le drap s'écoule dans un récipient placé sous la pièce ou le boulet [24]. Cependant dans la zone torride la pluie a la réputation d'être pestilentielle : « que si elle tombe sur la chair de quelqu'un il s'élève aussitôt des petites pustules, ainsi que l'expérience nous a fait voir en quelques uns des nôtres ... » [25]. Dans cette eau, les vers s'engendrent. Sans doute, des précautions sont prises au départ : on embarque le maximum de tonneaux d'eau et même en 1575 le gouvernement a réglementé le ravitaillement en eau des navires de l'Inde. Le capitaine du navire, dit la provision du 11 février, ne pourra consommer plus d'eau que les autres : sur le navire-amiral six *canadas* par jour et par persone, sur les autres navires trois *canadas* [26].

Dernière mesure : parfumer l'eau.

Les vivres doivent aussi être préparés avec soin. A titre d'exemple, donnons ce qui en 1600 est estimé nécessaire au ravitaillement, pendant trois mois, de 700 soldats et 280 marins montés sur une flotte de 1 570 tonneaux [27] :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Biscuit | 1 433 | quintaux | coûtant | 33 419 | réaux |
| Vin | 220 | pipes | » | 49 500 | » |
| Lard | 121 | quintaux | » | 9 680 | » |
| Fromage | 121 | » | » | 8 470 | » |
| Morue | 121 | » | » | 4 840 | » |
| Huile | 88 | arrobes | » | 1 584 | » |
| Vinaigre | 8 | pipes | » | 1 600 | » |
| Eau | 440 | pipes | » | 13 200 | » |
| Riz | 60 | quintaux | » | 3 600 | » |
| Pois chiches | 73 | *fanegas* | » | 1 460 | » |
| Divers | | | » | 3 000 | » |
| Bois | | | » | 500 | » |
| Total | | | | 130 853 | » |

22. S. Leite, *História da Companhia de Jesus*, t. II, p. 190.
23. John Davis, HS, p. 84.
24. Abbeville, p. 27.
25. *Ibid.*
26. *Legislação Antiga*, p. 172.
27. AN Madrid, Est°, Livre 76, p. 163 : *Relación de los bastimentos necessarios ...*

Le bois sert à faire la cuisine. On utilise des fourneaux mobiles, à la surface du pont.

Autre exemple : celui du ravitaillement d'une sumaque pour 3 soldats et 8 marins pendant 3 mois :

| | | |
|---|---|---|
| 300 poissons | 12 000 | réaux |
| 1 bouteillon d'huile | 2 000 | » |
| 2 euzèques de haricots | 1 600 | » |
| 1 euzèque de sel | 1 200 | » |
| 2 pipes d'eau | 800 | » |
| 6 beirames | 12 000 | » |
| 1 chaloupe de bois | 4 000 | » |
| Total | 33 600 | » |

Il faut y ajouter 60 euzèques de farine[28].

Des deux tableaux précédents, le premier est assez précis pour nous permettre d'évaluer la quantité de calories représentée par les vivres transportés. Nous atteignons le total de 387 306 400 calories soit 4 391 par homme et par jour. Ce qui est un chiffre élevé si l'on admet qu'un homme de 25 ans et de 65 kilogs a besoin, dans la zone tempérée, de 3 200 calories par jour. E. J. Hamilton nous donne, pour les équipages des flottes des Indes Espagnoles, les chiffres de 3 617, 3 889 et 3 385 calories selon les jours de la semaine[29]. Sans doute faut-il tenir compte des erreurs d'évaluation et de la modification de la valeur en calories des aliments depuis le XVIIe siècle, sans doute aussi des modifications de l'organisme et et de ses besoins.

Mais un autre facteur diminue beaucoup l'optimisme de ces calculs : la détérioration des aliments. Tous ne peuvent pas être conservés dans le sel. Aussi sont-ils vite avariés. Les capitaines doivent assister en personne à leur embarquement[30], veiller à ce que le biscuit soit fabriqué sous l'œil des spécialistes[31]. Mais ces précautions sont insuffisantes. Souvent, le roi ordonne une enquête sur un cas de détérioration de vivres[32]. En janvier 1630, le biscuit exposé à l'air à São Vicente s'est rempli de vermine[33].

28. AHU, Angola VI (20 mars 1666) : *Portaria* et textes annexes : *O Provedor da Fazenda de S.M.* ...
29. *The Journal of Political Economy*, vol. XXXVII, nº 4, août 1929, pp. 430-450. Nous avons pu nous même calculer nos valeurs en calories grâce aux indications des Professeurs Andrieu et Douste-Blazy, de la Faculté de Médecine de Toulouse. Pour l'évaluation des mesures, nous nous sommes placés, en principe, dans les hypothèses les plus favorables. A titre comparatif, on pourrait lire A. Carré, *L'Expédition de Bougainville et l'Hygiène Navale de son temps*, dans *Revue des Océanistes*, décembre 1968.
30. Simancas, SP 1 510 m, f. 128 (31 déc. 1614) : *Carta régia.*
31. Simancas, SP 1 508 m, f. 67 vº (30 oct. 1613) : *Carta régia.*
32. AHU, Bahia II (27 août 1655) : *Consulta do C.º da Faz.ª.*
33. Richshoffer, p. 45.



Légumes, viande et fruits frais sont donc une aubaine[34]. Aussi multiplie-t-on les escales, bien que ce soit plus difficile pour un navire rond à voiles que pour un navire plat à rames[35]. En pleine mer la pêche améliore l'ordinaire[36]. Il est plus rare de trouver, comme Lancaster, des phoques réputés pour leur huile, et de jeunes manchots que l'on mange avec leurs œufs[37].

L'absence de vivres peut engendrer des révoltes d'équipages[38]. Elle est absurde porsqu'on passe à proximité d'une île ou d'un port ennemi où il est impossible de s'arrêter[39]. La situation peut devenir rapidement tragique. Les passagers, le cas nous est cité, sont obligés de se partager, à 40, trois noix de coco par jour et de boire deux fois par jour un peu d'une bière plus forte que du vinaigre,cela pendant 33 jours[40]. Ce peut-être pour le capitaine l'occasion de beaux gestes. Exemple : celui de Jorge d'Albuquerque qui partage les provisions de ses serviteurs et de lui-même avec l'équipage. Après l'épuisement des provisions et quelques jours de famine, des marins vont le trouver et lui demandent la permission de manger les morts. Albuquerque leur déclare que tant qu'il sera vivant il le leur défendra mais que dès qu'il sera mort ils pourront faire ce qu'ils voudront et même commencer par le manger ...[41]

Avec la faim, les voyageurs sont toujours menacés par la maladie[42] due aux aliments avariés ou insuffisants : empoisonnement ou carence; celle-ci donnant le scorbut, maintes fois décrit : « leurs articulations enflent, ils respirent mal, semblent atteints d'accès de folie ... » « enflures des jambes et des gencives ... ». C'est ce qu'on appelle le mal de Luanda, qui peut tuer facilement la moitié de la population d'un navire[43].

Mais il y a d'autres causes de maladies. En 1597, à bord de la nef « São Martinho » en route du Portugal vers l'Inde, après un mois de voyage, entre la Guinée et la côte du Brésil, commencent à se manifester de nombreux cas d'une maladie spéciale, certainement épidémique et

34. *Cf.* John Davis, HS, p. 77.
35. AHU, Angola IV (19 juillet 1656) : *Carta do Governador.*
36. *Cf.* John Davis, HS, p. 3.
37. Lancaster, HS, p. 123.
38. *Anais BN Rio*, vol. 57 (1935), pp. 37-39 (cas d'une révolte qui a lieu en 1608).
39. *História Trágico Marítima*, t. VI, p. 160.
40. *Ibid.*, t. IV, pp. 36-37 et 50.
41. *Ibid.*, t. IV, pp. 6 et 43.
42. *Cf.* John Davis, HS, p. 98.
43. *Ibid.*, p. 126 et *História Trágico Marítima*, t. III, p. 54; t. IV, p. 66; t. VI, p. 161; Abbeville, p. 27. *Cf.* A. Carré, *Vitamine C et scorbut dans l'histoire maritime*, dans *La Revue Maritime*, nº 316, juillet 1976, pp. 812-831. Du même auteur, *Scorbut maritime historique et biologie moderne*, Troisième Colloque Franco-Allemand de Médecine Navale, Brest 1978. Nous remercions ici le Médecin Général A. Carré pour ses indications. Le voyage normal Lisbonne-Brésil était trop court pour qu'on puisse souffrir du scorbut, d'autant que les Portugais devaient embarquer des agrumes qui se conservaient plus longtemp que les légumes frais ou les autres fruits.

contractée à terre avant le départ, car elle se manifeste aussi à bord de la nef amirale et les navires n'ont fait escale dans aucun port. Bientôt, 80 personnes sur 400 sont malades sur la nef « São Martinho ». On diagnostique la fièvre pourprée — *tabardilho* —[44].

Dans la zone intertropicale, les passagers ont souvent de forts maux de tête qu'on attribue à l'odeur très forte produite par le goudron et la poix des bois et des cordages[45]. Au delà des Canaries et des Iles du Cap Vert, beaucoup sont saisis par les « fièvres » dues au climat, surtout aux escales ou à l'approche des côtes[46]. Ces fièvres font délirer certains malades « de telle manière qu'ils parlaient et faisaient mille sottises et folies, les uns à faire rire, les autres de façon assez pitoyable, à faire pleurer ... Beaucoup voulaient se jeter à la mer ... »[47]. « En nous rapprochant de la côté de Guinée, écrit le Père Carli, nous commençâmes à ressentir la grande chaleur, le soleil atteignant là le zénith. Et lorsque nous continuâmes, cette chaleur devint très violente : en quelques jours nous devînmes si faibles que nous ne pouvions ni manger ni dormir ... »[48]. Au fond, le climat est le grand responsable : mauvaises odeurs, corruption de l'eau, des vivres, épidémies, scorbut, tout lui est attribué. Les variations rapides du temps sont dangereuses en mer. Au passage de la Ligne, les tornades sont fréquentes. Les marins qui manquent de vêtements de rechange, ne peuvent rester secs plus de trois heures[49].

Quels remèdes ? En dehors de la purge et de la saignée, très utilisées[50], ce ne sont que remèdes de bonnes femmes, parfois plus violents : « un couteau chauffé à blanc avec lequel on lui coupa tout l'estomac et du souffre bu dans un œuf ... ». Le vin et les fruits, aussi employés, sont peut-être les plus efficaces et les moins nocifs[51]. Il y a, en principe, à bord, un chirurgien, à la rigueur un barbier, capables de faire les saignées, et de soigner les blessures. Le mieux est encore de débarquer les malades aux escales. Le gouverneur, ou plutôt, quand il existe, le *Provedor da Fazenda* local, doit prendre soin des navires et de leur personnel[52]. A bord même, est élu un chef-infirmier, généralement un religieux. Des infirmiers bénévoles se chargent chacun à leur tour et à leurs frais ou aux frais de la communauté, de donner les soins nécessaires. Il y a même un système de saignée gratuite pour les pauvres[53]. En 1619, une nef partie de Lisbonne et trop pleine de malades va aborder au Brésil pour les y laisser[54]. En 1585, faisant route vers l'Inde, arrive à Santiago du Cap Vert le navire « Santiago », sans ravitaillement et avec beaucoup de malades. Il demande secours au capitaine de l'île, Dias Magro. Celui-ci, aidé par le Père Vicente Zapata qui s'offrait comme infirmier, traite lui-même les malades avec beaucoup de soins. Il va jusqu'à prendre toute cette opération sanitaire sous sa propre responsabilité et à ses frais[55].

44. Quirino da Fonseca, *Diários de Navegação*, p. XXIV.
45. Richshoffer, p. 10.
46. Paris, Aff. Etrang., Corr. Pol., Portugal, t. V, p. 307 (6 oct. 1666); BN Madrid, Mss. 3 014, p. 305 (2 août 1638). *Cf.* BA *Inventaire*, n<sup>os</sup> 828 et 832.
47. *História Trágico Marítima*, t. IV, p. 48.
48. Dans *Churchill's Voyages*, t. I, pp. 611 et suiv.
49. Pyrard, HS, t. I, p. 10; Lancaster, HS, p. 2.
50. *História Trágico Marítima*, t. IV, p. 61; t. VI, p. 45.
51. *Ibid.*, t. VI, p. 45; Richshoffer, p. 15.
52. AHU, Açores I (17 août 1645) : *Consulta do C.º U.º*
53. *História Trágico Marítima*, t. IV, p. 60.



L'essentiel est d'éviter la propagation des épidémies. Dudely raconte qu'en 1594 la pinasse qui escortait son navire fait naufrage. Ls hommes se réfugient sur le navire qui n'a que 200 tonneaux. Voilà 140 hommes à bord, « ce qui, écrit Dudely, aggrave les risques de contagion, certains de ces hommes étant malades »[56]. Le gouvernement a pris des mesures pour éviter la transmission des maladies et leur introduction d'un continent dans un autre. La « lettre en forme de loi » — *carta de lei* — du 3 octobre 1630 réglemente la surveillance sanitaire, pour éviter, dit le texte, « l'entrée de certains pous vénéneux et producteurs de peste ... ». A l'arrivée au port, les navires sont inspectés par le service sanitaire. Et des mesures sont prises pour éviter la contagion de la peste[57].

Le recours à Dieu reste le remède le plus sûr. En 1599, la peste éclate à bord d'une des nefs de Jerónimo Coutinho, à la hauteur du Cap de Bonne-Espérance. On promet d'instituer une confrèrie pour le culte de Notre Dame si l'on guérit. Aucun des passagers ou marins inscrits dans la confrérie ne meurt. Au retour tous vont en procession à *Nossa Senhora da Penha da França*[58].

## A BORD : LA VIE RELIGIEUSE

Un des devoirs du gouvernement est de s'assurer qu'ont peut suivre les pratiques de la vie religieuse. Ceux qui s'embarquent sur les flottes doivent se confesser et communier, déclare la loi du 16 mars 1568[59]. La surveillance des navires par l'Inquisition est précisée dans le réglement du 27 septembre 1606[60]. La lettre royale du 2 novembre 1628 prend des mesures pour éviter qu'à bord des nefs et des caravelles se commettent blasphèmes ou délits analogues[61]. Chaque navire du roi a son chapelain, du moins s'il est assez important et s'il va loin. Chaque flotte a son

54. AHU, Bahia I A (10 décembre 1619) : *Carta de D. Luís de Sousa, Gov. do Brasil.*
55. Senna Barcelos, t. I, p. 158.
56. Dudley, HS, p. 69.
57. *Coll. Crhon.*, p. 187 (3 octobre 1630); p. 199 (16 novembre 1630); p. 127 (23 juin 1637).
58. *Elem. Lisboa*, t. VI, p. 581 n.
59. *Legislação Antiga*, p. 113.
60. *Coll. Chron.*, p. 181.
61. *Coll. Chron.*, p. 139.

chapelain général[62]. Les navires sans aumôniers transportent souvent des religieux qui rejoignent leurs missions. Ils font office de chapelains. L'*Histoire de la Compagnie de Jésus* du Père Leite signale le départ de véritables expéditions missionnaires : celle qui quitte Lisbonne le 3 novembre 1616, par exemple, et qui arrive à Bahia entre le 3 et le 5 janvier 1617. Et auparavant celles de 1572, 1575, 1583, 1587[63]. Les Dominicains et surtout les Franciscains sont aussi de grands voyageurs. Les Franciscains italiens nous ont laissé des récits de voyages précis et précieux[64].

Aussi le culte est-il assez brillant sur le navire portugais. A sa sortie du port, il est salué par toutes les cloches de la ville[65]. La messe y est célébrée tous les dimanches, les jours de fête et, en l'honneur de Notre Dame, tous les samedis[66]. Elle est accompagnée de processions, de la récitation des litanies. L'autel, sur lequel est placée l'image d'un saint, est installé sur le pont. On joue de véritables mystères ou, du moins, des tableaux vivants : les tentations du Christ au Désert par exemple : la première est représentée au début de la procession, la seconde sur le gaillard avant et la troisième sous la tente du gaillard arrière. On installe au besoin des reposoirs. On tire du canon. Un jeune homme en surplis porte la croix, accompagné de deux porteurs de torches. Le prêtre marche sous un dais, entouré par les enfants du bord tenant des lanternes. Les processions ont lieu la nuit ou le jour, et, lorsque la mer est démontée, deux hommes soutiennent le prêtre pour qu'il ne tombe pas. Les assistants chantent les vêpres. Toutes ces fêtes sont préparées sous la direction d'intendants élus par les passagers et les marins[67].

Ces pratiques — assez fréquentes — correspondent-elles à une véritable dévotion ? Sans doute les habitudes restent-elles très pieuses. Est-il nécessaire de citer ce cri d'un pilote échappé au danger : « Seja N. S. louvado a quem dou muitas graças pelas mercês que me fez e a Virgem Santíssima, sua Bendita Mãe que tantos serviços que me faz ... »[68]. Partout abondent les formules du même genre. Dans les journaux de bord, à la fin de chaque journée on trouve souvent : « Lembrese Deos Nosso Sor Sttu xro e a Virgem do Rozario » ou simplement : « Lembrese N. Sor ». On découvre une nouvelle terre : on l'appelle « Misericórdia » comme jadis on a appelé le Brésil Vera Cruz[69]. Sans doute aussi le clergé jouit-il d'une grande autorité intellectuelle et morale. Dans les moments difficiles, le capitaine consulte l'aumônier du bord[70]. Sans doute croit-on facilement au miracle : lorsque, par exemple, à l'heure des vêpres un

62. AHU, Reino IV (15 mai 1624) : *Consulta do C.º da Fazenda.*
63. S. Leite, *História da Companhia de Jesus no Brasil*, t. VI, p. 590.
64. *Cf.* notre bibliographie, et par exemple, le récit du R.P. Carli.
65. *História Tragico Marítima*, t. VI, p. 80.
66. *Ibid.*, t. IV, pp. 60 et 62.
67. *Ibid.*, t. IV, pp. 59, 63, 64, 66, 67.
68. Quirino da Fonseca, *Diários da Navegação ...*, p. XXXI.
69. *História Trágico Marítima*, t. V, p. 101.
70. *Ibid.*, t. VI, p. 133.



poisson inconnu, assez gros vient faire le tour de la nef, disparaît puis reparaît le jour suivant à la même heure : ou lorsqu'un soldat placé derrière un autre, se met à désarmer son mousquet et manque de peu de tuer cet autre[71]. Sans doute aussi se bat-on contre les corsaires ou les pirates « luthériens » ou calvinistes. Mais on y est obligé par les circonstances; rares sont ceux qui, pris par eux comme Albuquerque, sacrifient comme lui tout au droit de faire le signe de croix. Si l'on prie sur le bateau c'est prière de demande : on demande bon temps, bon vent, pas de maladies, pas de corsaires. Si quelques passagers, le pilote ou le capitaine sont réellement dévôts, les croyances des marins sont souvent superstitieuses et ne les empêchent pas, lorsqu'ils débarquent en Angola ou au Brésil, de s'unir avec la première négresse ou la première indienne venue. La confession est rare, même si le mauvais temps menace[72].

Il en est autrement lorsque, malgré les reliques de la Vraie Croix, le navire pris dans une très forte tempête, risque de faire naufrage. Tout le monde, du gouverneur aux femmes esclaves, les cheveux en désordre, se jette à genoux devant le mât où l'on a accroché une image sainte[73]. Parfois la nuit se passe en processions et litanies : « Bon Jésus viens à notre secours ! Bon Jésus aie pitié de nous ! » Et chacun, aussi, lance à la Vierge Notre Dame, Mère de Dieu, Notre Dame de la Lumière, Notre Dame de Guadalupe, son psaume ou son invocation[74]. Le prêtre confesse les uns, encourage les autres et ajoute aux dévotions une pénitence publique. Le plus grand désordre règne; tout le monde veut se confesser en même temps. On le fait à voix haut sauf si l'on est noble[75]. Tout cela ne va pas sans incidents : un pénitent pressé se mit un jour à accuser, à haute voix, des fautes si graves qu'il fallut aller lui mettre la main sur la bouche en le priant de se taire[76]. Mais en respectant une stricte discipline et en se confessant avec le plus petit nombre de mots possible, 450 personnes parviennent à se confesser en une nuit. Avant de quitter la nef en détresse, le prêtre donne une dernière absolution[77].

Dès qu'un débarquement très pénible aura permis aux rescapés de toucher terre, ils se jetteront à genoux pour rendre grâce au Seigneur[78].

71. *Ibid.*, t. VI, p. 35; BP Evora, Cod. CXVI a/1-14, nº 1 : *Viagem de socorro a Bahia de D. Diogo Lobo.*
72. *História Trágico Marítima*, t. VI, pp. 15 et 31; t. IV, pp. 21 et 22.
73. *Ibid.*, t. V, p. 15; t. IV, p. 40.
74. *Ibid.*, t. V, p. 17; t. IV, p. 32.
75. *Ibid.*, t. VI, p. 43; t. IV, p. 49.
76. *Ibid.*, t. IV, p. 69.
77. *Ibid.*, t. IV, pp. 25, 69; t. V, p. 15.
78. *Ibid.*, t. V, p. 66.

## LES DISTRACTIONS DU BORD

Le Père Carli a laissé de son voyage Bahia-Lisbonne un récit pittoresque [79]. Le bateau transporte 1 000 caisses de sucre, 300 rouleaux de tabac, du bois de teinture et d'ameublement, de l'ivoire venu d'Afrique, des singes, des perroquets, enfin tout ce qu'il faut pour le ravitaillement et la défense — entre autres armes, 50 canons et 24 mortiers. Les voyageurs sont des Italiens, des Portugais, des Anglais, des Hollandais, des Espagnols, des esclaves indiens suivant leurs maîtres. La grande cabine a été louée par le marchand Amaro qui retourne à Lisbonne avec sa femme et ses quatre enfants. Il a donné 1 000 couronnes pour cette cabine et en a dépensé 2 000 en provisions et marchandises diverses nécessaires à la traversée. Il invite le Père Carli à loger dans sa cabine, preuve que celle-ci est relativement grande. Le Père accepte, mais prend ses repas, sauf le petit déjeuner, à la table du capitaine. Le navire est très curieux : tous les métiers y sont représentés et travaillent comme dans leur échoppe : armuriers, bouchers, cordonniers. Onze Anglais qui se trouvent à bord, protestent parce qu'ils n'ont pas assez d'eau à boire. L'un deux montre un peu trop la pointe de son couteau : on est obligé de le mettre sous bonne garde jusqu'à Lisbonne.

En dehors des passagers qui sortent leurs couteaux, il arrive qu'il faille transporter des sujets déportés, par exemple ces neuf qu'on envoie du Brésil en Angola : parmi eux le propre secrétaire du gouverneur, qui avait parlé irrespectueusement de son maître et, pour sa plus grande punition, était enchaîné par la jambe et le bras à un esclave noir. Le gouverneur ayant obligé le capitaine à prendre des capucins, malgré la surcharge, celui-ci dès le début du voyage débarque les prisonniers quelque part sur la côte. Le secrétaire organisera même contre son maître une révolte qui réussira et le maître sera envoyé tout penaud à Lisbonne [80].

L'équipage, de son côté, est assez remuant, les tentatives de mutineries fréquentes. Les officiers eux-mêmes peuvent refuser les ordres du gouverneur de la colonie, de l'amiral de la flotte ou du gouvernement central. Un soldat ou un marin peut se rendre coupable d'un délit. Toute une procédure est prévue [81].

En principe le jeu est interdit par la religion, qui a force de loi. En fait, les joueurs sont trop acharnés pour qu'on puisse l'empêcher : on se contente de faire prélever par l'aumônier une partie des gains en manière d'aumône [82].

79. *Churchill's voyages*, t. I : Récit du Père Carli.
80. *Ibid.*, Récit Merolla.
81. AHU, Pernambouc I (26 octobre et 21 novembre 1618) : *Mestres e navios* (Documents sur la mutinerie de capitaines de navires) ; *Consulta do C.º da Faz.ª* et papiers annexes. (*Coll. Chron.*, p. 333, 14 août 1618).
82. *História Trágico Marítima*, t. IV, p. 60.



Une distraction utile : la pêche. Déjà le vol des oiseaux ou la course des poissons autour du navire sont en eux-mêmes un amusement [83]. Il se corse lorsqu'apparaît la baleine ou le cachalot que l'on essaie de harponner. Entre Lisbonne et les Açores, Richshoffer rencontre des tortues de mer. Un marin de son navire se met à l'eau et réussit à en attraper une [84].

Sur la côte de Guinée, on peut craindre et admirer les requins. Un beau jour de 1639 sur un bateau, une corde à linge se casse. Un matelot se jette à l'eau pour repêcher son linge. Mais un petit requin vient l'ennuyer : on lui lance une rame avec laquelle il écarte le requin. Le capitaine lance une pique qui atteint le requin. Un second matelot se lance à l'eau pour récupérer la pique ... En principe il est interdit aux matelots de quitter ainsi le bord : mais on ne les punit pas en la circonstance : ils seront, pense-t-on, exercés en cas de besoin grave. Il s'agit heureusement d'une espèce de requins qui ne s'attaquent pas à l'homme qui nage. On finit par capturer le requin en lui lançant de la viande [85].

Entre Lisbonne et le Brésil, les poissons-volants font la joie des passagers oisifs. Ce sont, nous dit le Père Carli, des poissons très blancs d'environ un pied de long avec deux ailes proportionnées au corps. Ils ressemblent à des harengs, sauf que leur dos est de couleur azur et leurs nageoires plus grandes. Quand un poisson-volant est poursuivi par une dorade, ils s'élance hors de l'eau et vole aussi longtemps qu'il a de la mousse dans les ailes. Celle-ci séchée, il retombe à l'eau et est dévoré par son ennemi [86].

Ici encore nous trouvons le requin qui aime beaucoup la chair humaine. On le capture en lançant dans l'eau une corde prolongée par une chaîne au bout de laquelle est attaché un très fort hameçon garni d'un morceau de viande. Dès qu'il mord à l'hameçon, les marins le tirent hors de l'eau et l'assomment à coups de perches. Puis ils attachent sa queue où réside sa plus grande force et, l'amenant sur le pont, ils le coupent en morceaux [87]. Enfin la pêche peut être miraculeuse : un père jésuite explique à son supérieur comment son bateau s'est retrouvé au milieu d'un banc de poissons qui avaient tous la tête dans l'eau et le corps en l'air et dont la danse semblait faire fête aux voyageurs ... [88].

A ces passe-temps quotidiens, il faut ajouter les distractions extraordinaires, les jours de fête. Le dîner de la St.-Ignace 1639 est donné sur le gaillard arrière devant la cabine du maître et pilote. Le menu comprend : bouillon de poule, une demi-poule rôtie par personne, mouton

83. *Ibid.*, t. VI, p. 11.
84. Richshoffer, pp. 10 et 45.
85. BP Evora, Cod. CXVI a/1-14, nº 1 : *Relação da viagem de socorro* ... (1639 ?).
86. *Churchill's voyages*, t. I, pp. 611 et suiv.
87. *Ibid.*
88. BN Paris, Fonds portugais, 8 (15), nº 93, f. 271 (20 octobre 1575) : *De Garcia Simões para o Provincial de S. Paulo de Loanda* ...

cuit, mouton rôti, poule au riz, porc, jambon, saucisse de l'Alentejo et gros saucisson, fromage de l'Alentejo, olives, persil sauvage.

Sur la table le verjus voisine avec les citrons, les limes, le biscuit de Lisbonne et de São Miguel, le vin de Peramanca, le vin ordinaire d'Evora et le bon vin de São Miguel, de la pâte de poire, des fruits confits, des sucreries, des poires de São Miguel et du miel en abondance. Et, ajoute prudemment le narrateur, « de tudo se comeo com a devida sobriedade ». Comme tout le monde ne peut pas tenir sur le gaillard arrière, les voyageurs qui prêtent aux cérémonies religieuses leur concours musical vont manger ailleurs : ils reçoivent un demi-mouton, un flacon de vin et un fromage de l'Alentejo. Quant aux matelots et soldats, ils se contentent de partager un mouton et un baril d'un millier de sardines de Setúbal. Après quoi ils viennent exécuter des danses très réussies devant les convives du gaillard de poupe.

Autre occasion de réjouissances : le passage de la Ligne. Il s'agit de demander à Dieu que se termine bien le dangereux voyage. Ceux qui passent la Ligne pour la première fois doivent donner aux marins une pièce de monnaie, quelque chose à manger ou à boire, ou un objet quelconque. Personne n'en est dispensé, pas même les Capucins. Les dons sont vendus aux enchères et le produit de la vente paie les messes dites pour les âmes du Purgatoire. Si quelqu'un est trop pauvre pour se soumettre à ce tribut, les marins, habillés comme des officiers, l'entraînent enchaîné devant un tribunal où l'un des leurs siège, vêtu d'une longue robe. Le malheureux est condamné à être plongé trois fois dans la mer. On l'attache à une corde qu'on laisse glisser le long d'une poulie. Même coutume à la traversée du détroit de Gibraltar et devant le Cap de Bonne-Espérance[89].

Distractions moins coûteuses, les rencontres au hasard de la mer. Certaines sont de vraies découvertes ou des redécouvertes, comme celle, le 7 juin 1613, de l'île Fernão de Noronha par quatre nefs égarées, retour de l'Inde[90] — celle de la mer des Sargasses par le navire de Pyrard de Laval le 25 décembre 1610[91]. Plus fréquentes sont les rencontres de bateaux, sur la nationalité et les bonnes intentions desquels on hésite toujours tant soit peu[92]. Leur attention est attirée au besoin par quelques coups de canon; nouvelles ou ravitaillement sont échangés. Si la mer n'est pas trop mauvaise et qu'on aille vers le même port on fait volontiers un bout de route ensemble[93].

Les escales font toujours plaisir. Les voyageurs y trouvent de l'eau et des vivres frais, mais aussi des nouvelles, et surtout ils en transmettent,

89. *Cf. supra*, note 5.
90. *Cf. supra*, note 85.
91. Simancas, SP 1 472 m, pp. 383-385( 2 septembre 1613).
92. *História Trágico Marítima*, t. IV, p. 58.
93. *Ibid.*, t. III, p. 55.



contre l'hospitalité qu'ils reçoivent et qui est parfois somptueuse[94]. Dès qu'on aperçoit les côtes les anecdotes et les légendes courent. Carli raconte :

> « ... Passant devant Notre Dame de Nazareth nous la saluâmes de trois Ave Maria et d'une triple décharge de notre canon. L'église n'est qu'à cinq milles de la ville de Pernambouc. Près de là, Francis de Brito un noble portugais, voyageant avant que l'église ne soit construite, bon seigneur qui avait une dévotion spéciale pour la Vierge bénie, rencontra une pauvre femme vêtue de blanc, un enfant dans les bras et qui lui demanda humblement l'aumône. Il mit la main à la poche et lui donna un ducat. Et tandis qu'il lui donnait, le visage de la femme lui sembla tout changé. Brito continuant son chemin, tout à fait surpris de ce qu'il avait vu, se retourna plusieurs fois pour voir la personne qui lui avait ainsi gagné le cœur. Mais bien que ce fût une plaine nue, où la visibilité était totale, il ne put jamais revoir la belle mendiante. Insatisfait, il retourna à l'endroit où il avait laissé son aumône et ses pensées et trouva seulement l'empreinte de deux pieds sur le sol; ce qui lui fit conclure que la pauvre femme était la Sainte Vierge ... Il érigea à l'endroit même une église en l'honneur de la Très Sainte Vierge la dotant d'un revenu et de chapelains d'une manière digne de lui ... »[95].

Des incidents de navigation rompent la monotonie des voyages. Lorsque Carli quitte Bahia, à la sortie du port, le navire touche un banc de sable. Affolement général. « Je crois, dit Carli, donner à toute le monde l'absolution. » Des marchandises sont jetées à la mer pour alléger le bateau. Le capitaine a perdu la tête. Arrive le capitaine d'un autre navire. Il rassure les passagers : aucune voie d'eau ne s'est déclarée. Il parvient à faire repartir le navire qui va jeter l'ancre à cinq milles devant Pernambouc, le port n'étant pas accessible aux gros navires. Il reste là cinq jour. Quand il lève l'ancre, sa chaîne se rompt brusquement ...[96].

## LA MANŒUVRE DU NAVIRE

La manœuvre du navire compte parmi les distractions des passagers. C'est la tâche des matelots, dirigés par le maître et qui essaient d'exécuter les consignes des pilotes.

Ceux-ci inspirent une grande confiance. Quand ils font le point, on est plus porté à croire, certes, le chiffre qu'ils avancent que celui que prétend donner un passager ou un marin quelconque[97]. La *sangradura* — la cinglée — est la distance parcourue par le navire en 24 heures — de midi à midi. Elle est très variable. Même si l'on ne rencontre ni les calmes

94. *Ibid.*, t. VI, pp. 37, 83, 84, 97.
95. *Cf. supra*, note 86.
96. *Churchill's voayges*, t. I, pp. 640-641.
97. *História Trágico Marítima*, t. IV, p. 75.

plats ni la tempête, elle peut varier de 20 à 80 lieues [98]. Le jour est divisé pour l'organisation de la manœuvre, en quarts de 4 heures, donc 6 « quarts » : de 8 heures à minuit, de minuit à 4 h, etc. L'heure est donnée par les sabliers, les horloges solaires, les unes utilisables seulement à la latitude pour laquelle elles avaient été construites, les autres dites « universelles », utilisables sous toutes les latitudes [99]. Dans le calcul de la position il faut tenir compte de la dérive — *abatimento* —. Il faut aussi vérifier cette position calculée selon la navigation astronomique — *ponto de esquadria* — par celle calculée selon la navigation estimée — *ponto de fantasia* [100] —. Le point de fantaisie est obtenu par la connaissance de la direction du navire et de la distance parcourue. Celle-ci dépend de la vitesse. On mesure la vitesse à la fin du XVIe siècle grâce à un instrument — *log* — qui semble se répandre très lentement aux XVIIe et XVIIIe siècles. Il est probable que les navires portugais ne l'ont pas connu avant 1670. Naturellement, les points de repère sur la côte deviennent précieux grâce à la trigonométrie. Encore faut-il trouver la côte. L'erreur peut être de 70 ou 80 lieues, par exemple pour les navires qui arrivent au Cap de Bonne-Espérance [101].

On peut donc être près des côtes sans bien s'en apercevoir. D'où l'utilité de la sonde qui permet d'éviter les écueils côtiers. Les sondes étaient sans doute en plomb, en forme de cônes tronqués, terminées à la partie supérieure par un petit arc où l'on passait la corde, et présentant à leur partie inférieure une cavité qu'on remplissait de suif. La ligne était graduée en brasses [102]. En 1669, le navire qui mène Carli au Congo détache une chaloupe pour aller tâter les rochers sous l'eau le long de la côte du golfe de Guinée — les marins de la chaloupe en profitent pour faire une fructueuse pêche [103]. C'est pourquoi il existe deux catégories de pilotes : ceux habitués aux traversées au long cours, à la route des Indes ou du Brésil — et ceux qu'un des auteurs de l'*História Trágico-Marítima* appelle, avec un certain mépris *de prumo e sonda*, de plomb et de sonde, habitués aux parcours difficiles le long des côtes et qui au lieu de mesurer la hauteur du soleil et la déviation de l'aiguille magnétique doivent chercher à éviter avant tout les écueils [104].

Mais le gros travail est surtout la manœuvre des voiles. Quand le calme est absolu, on cherche, près des côtes, à avancer à la perche, comme les barques du Douro. Au large, on développe au maximum la voilure. Quand le vent souffle en tempête, il faut amener toutes les voiles. Quand

98. Quirino da Fonseca, *Diários da Navegação ...*, p. XXXII et Fontoura da Costa, *A Marinharia*, pp. 365-366.
99. Fontoura da Costa, *A Marinharia*, pp. 366-369.
100. Id., *ibid.*, pp. 375-389.
101. Id., *ibid.* et *História Trágico Marítima*, t. III, p. 66.
102. *História Trágico Marítima*, t. IV, p. 90.
103. *Churchill's voyages*, t. I, pp. 611 et suiv.
104. *História Trágico Marítima*, t. III, pp. 64-65. Le pilote de Carletti en 1601-02 a déjà passé 18 ou 20 fois le Cap de Bonne Espérance (*Carletti*, p. 297).



le vent est très fort, on se contente des voiles de perroquet ou voiles analogues, situées à la partie supérieure des mâts. Mais le temps change souvent et donc les voiles. Souvent il faut manœuvrer, louvoyer si le vent est contre soi. Travail très dur, car si la mer est grosse les vagues balaient le pont du navire, envoient de l'eau dans les écoutilles. La mer calmée, il faut vérifier et réparer cordages et voilure [105].

## TEMPÊTES ET NAUFRAGES

Mais les marins ont souvent plus à faire. Les difficultés et les malheurs s'accumulent, annoncés parfois par de mauvais présages [106]. Un coup de vent, et les flottes se dispersent; les navires ont ensuite de la peine à se rejoindre. Le vent brise souvent les mâts, arrache le gouvernail, rompt les amarres. Un coup de mer enlève les vergues, les voiles, les agrès, les caisses, parfois une partie des œuvres mortes, souvent les marins accrochés aux cordages pour la manœuvre [107]. Après la sortie du port, le vent peut changer brusquement de direction, ce qui fait échouer le navire sur un banc de sable où il faut qu'il attende la marée — à moins qu'il ne se soit éventré sur un rocher [108]. Une voie d'eau peut s'ouvrir sous le simple effet d'une mer trop forte, quand la coque mise à nu par le creux de la vague entre brusquement en contact avec la vague suivante [109]. Dans le port même, le navire peut redouter toutes sortes de dangers : des collisions, l'incendie, les rats qui rongent les amarres et font partir le bateau qui risque de s'échouer [110].

Le mauvais temps peut s'aggraver. Alors les vagues deviennent plus hautes que des tours et le navire, ses superstructures vite brisées, est secoué comme une coque de noix. La mer peut rester déchaînée pendant plusieurs jours. Les navires sont alors déviés de leur route. Certains, rencontrant ces tempêtes à la sortie du port, renoncent au voyage et rentrent, soit qu'ils soient trop endommagés, soit que l'époque favorable au voyage soit déjà passée [111]. Sans même aller jusqu'à la tempête, les vents peuvent être si vifs qu'ils modifient complètement une traversée. Un bateau quitte le Brésil pour le Cap de Bonne-Espérance. Mais les vents du Nord-Est sont si forts qu'avant peu il revient presque à son point de départ [112]. Les *gerais* poussent les nefs de l'Inde si près des

105. *História Trágico Marítima*, t. VI, p. 14; t. III, pp. 61, 66 et 68.
106. *Cf.* Dudley, HS, pp. 55-56.
107. *História Trágico Marítima*, t. IV, pp. 15, 24, 25, 26, 40; t. VI, pp. 41, 94.
108. *Ibid.*, t. IV, p. 14.
109. BA *Inventaire*, nº 907. ANTT, Funchal : Andrada (28 octobre 1651 et 30 avril ·653); *História Trágico Marítima*, t. III, pp. 44-45.
110. *História Trágico Marítima*, t. III, pp. 43-44.
111. *Ibid.*, t. III, pp. 45, 46, 69; t. IV, p. 58; AHU, S. Tomé II (17 novembre 1612) ° *Auto sobre o navio NS de Monsarrate*; BA *Inventaire*, nº 308.
112. *História Trágico Marítima*, t. VI, p. 31.

côtes du Brésil qu'elles risquent d'aller se briser sur les Abrolhos[113]. On retrouve perdus en Espagne des navires de la route de Pernambouc[114]. Un navire essuie un coup de vent aux Açores : on le retrouve du côté de l'Irlande[115]. Il faut souvent renoncer à aborder[116]. En 1582, Fructuoso Barbosa quitte le Portugal avec quatre navires pour coloniser le Paraïba. Il parvient en vue de Recife. Mais là, une tempête l'entraîne jusqu'aux Antilles où il ne trouve rien de mieux à faire que de revenir au Portugal[117]. En 1587, le nouveau gouverneur, Francisco Giraldes, arrive en vue de la côte brésilienne. Mais le vent le pousse jusqu'aux Antilles. Il revient mourir au Portugal[118].

Souvent ces aventures se terminent par des naufrages dont la tempête n'est pas seule responsable. Si, comme nous l'avons vu, le roi prend des mesures contre la surcharge des navires, c'est que les nefs de l'Inde ont souvent péri pour cette raison. Elles ont aussi quitté Lisbonne trop tard, après les équinoxes. La construction navale n'est pas exempte de tout reproche : le bois de construction est trop humide, trop lourd, faute d'avoir été coupé en septembre quand il est bien mûr, sec et plus léger. Ajoutons le manque de bon sens, la négligence des marins qui n'équilibrent pas assez la charge de la nef entre babord et tribord et qui ont tendance à mettre les marchandises lourdes, les plus difficilement maniables, dans la partie supérieure qui est plus proche du quai, et les marchandises légères au fond, ce qui élève dangereusement le centre de gravité. Enfin, les hésitations du pilote peuvent être funestes. Il lui est arrivé de modifier trois fois sa direction dans la nuit et de regagner la côte, défendue pourtant par une barrière de récifs[119].

Les navires trop chargés s'ouvrent à la poupe ou se décousent de partout[120]. Certains naufrages sont restés célèbres : ce ne sont pas les plus effroyables, puisque des survivants ont pu en transmettre le souvenir[121]. Celui de la nef amirale de Correa da Silva, sur un banc, en face de Salvador, fait 500 victimes, 60 à 70 personnes seulement réussissant à s'échapper, presque toutes des marins[122]. On pourrait parler pour chaque région de l'Empire d'une conjoncture des naufrages, conjoncture saisonnière et conjoncture à plus longue période, commandées l'une et l'autre par la météorologie. La légende finit par s'emparer de ces naufrages, tel celui du navire « Catarinetta » qui était allé de Goa au Brésil sain et

113. *Ibid.*, t. IV, p. 62.
114. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 211 et 217 n.
115. AHU, Bahia VIII (23 février 1661) : *Carta do Gov. Francisco Barreto.*
116. Dudley, HS, p. 5.
117. Rocha Pombo, t. III, p. 624 n.
118. Rocha Pombo, t. III, p. 644 n.
119. *Hist. Trágico Marítima*, t. IV, p. 72; t. V, p. 67; t. VI, pp. 10, 43, 89, 180.
120. *Ibid.*, t. VI, p. 158.
121. *Cf.* : *História Trágico Marítima* dans son ensemble et Damião Peres, *Viagens e naufrágios célebre*; *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 240, 244, 296 n.; Carlos de Passos, *Navegação Portuguesa dos séculos XVI e XVII*, dans *Biblos* (1928), p. 224.
122. BN Rio, *Doc. Hist.*, série VII, vol. 9, p. 294 (1668).



sauf. De là il partit pour Lisbonne, mais au passage de la Ligne le *mestre* mourut, tué par la chaleur, et après lui les meilleurs des marins. Le navire erra alors pendant sept mois. Les survivants épuisèrent vite leurs provisions, en vinrent à manger chats, chiens, rats — bientôt les chaussures, tous les objets de cuir, après les avoir apprêtés au mieux pour les rendre presque mangeables. Ils finirent par n'être plus que cinq sur ce bateau qui contenait 400 âmes au départ. Parmi les cinq le capitaine, qui proposa de tirer au sort « pour savoir qui serait mangé ». Le sort tomba précisément sur le capitaine mais les autres renoncèrent à un acte peu chrétien d'anthropophagie et Dieu les récompensa. Car cette bonne résolution prise, ils aperçurent la terre, abordèrent, débarquèrent, se firent soigner. Si deux d'entre eux, trop malades, moururent, les trois autres guérirent. On remit en état leur navire et on les laissa faire voile vers Lisbonne. Enfin le capitaine et le marin survivant — l'autre était mort entre temps — débarquèrent sur les rives du Tage. Le roi les consola de leur aventure en nommant le capitaine amiral et le marin capitaine[123].

Certes, il existe des remèdes : la pompe pour vider l'eau du navire : jusqu'à 6 000 coups en 24 heures pour 1 seul navire; le plongeur que — du moins par temps calme — l'on envoie sous la coque pour la réparer; les marchandises et les agrès, les mâts — en particulier le grand mât — dont on allège le navire pour lui permettre de mieux flotter. Il faut boucher les voies d'eau : tout le monde participe au travail, matelots et passagers. On bouche à l'aide d'étoupe et de pâte de plomb et, quand c'est insuffisant, on utilise tout ce qu'on a sous la main : des couteaux, de grands clous, des sacs, du riz même pour faire une sorte de mortier. Enfin on recourt parfois au plus sauvage des expédients : se débarrasser d'une partie des passagers et de l'équipage qu'on jette à la mer où ils meurent de faim et de faiblesse, ou tout simplement noyés : ici 17 personnes, là 6, jetées à l'eau. Si l'on ne peut sauver le navire on s'efforce du moins de sauver les passagers et la cargaison. Pour celle-ci, c'est possible quand le naufrage a lieu dans ou près d'un port, comme c'est arrivé à Funchal par exemple; le naufrage est alors dû souvent à un écueil et la mer n'est pas trop mauvaise[124].

Quand il ne reste plus à sauver que les passagers, barques et radeaux sont mis à la mer une fois le grand mât abattu, pour qu'il ne déséquilibre pas le navire. On emporte des barils de biscuit et d'eau et même des armes. On confectionne des voiles de fortune : des rames peuvent

123. *Churchill's voyages*, t. I, pp. 611 et suiv.
124. *História Trágico Marítima*, t. IV, pp. 15, 16, 23, 25, 29, 37, 72, 77, 83, 84; t. V, pp. 10, 17, 62; t. VI, pp. 33, 34, 40, 108, 142. Pyrard, HS, t. III, p. 332. AHU, Açores I (16 novembre 1616) : *Capítulo de carta de S.M.*; AHU, Reino V (25 août 1626) : *Carta de Diogo da Cunha*; ANTT, Funchal : Andrada (20 octobre 1648, 12 mars 1654, 29 octobre 1669); *Arq. dos Açores*, XII, pp. 427-430; BA *Inventaire*, nº 1103. Frazão de Vasconcelos, *Pilotos* ..., p. 75. (*Cf.* J. Davis, HS, p. 30 et Dudley, HS, p. 10).

servir de vergues, et des cordes de filets sont utilisées pour agrès. On jette de force les gens à la mer pour qu'il gagnent ces radeaux à la nage. On jette même une bouteille à la mer, ou plutôt un petit baril, bien fermé et goudronné, pour faire connaître à l'humanité civilisée le sort du navire [125].

Les conséquences de ces naufrages sont graves : pertes de vies humaines, pertes de richesses. Un bateau simplement avarié : 70 000 réaux perdus. Le mauvais temps est donc un facteur essentiel de la conjoncture commerciale. Quand les marchandises du navire naufragé peuvent être recueillies, toute une législation en protège la propriété. Elles sont mises aux enchères. Quant aux naufragés, il faut leur faire regagner leur pays, ce qui demande du temps, de l'argent, des bateaux [126]. Enfin le problème de la responsabilité des naufrages n'est pas négligé. Du moins pour les navires du roi, enquête est faite et procès-verbal dressé. C'est vrai pour un simple accident, par exemple en 1610 lorsque le gouverneur Diogo de Menezes fait couper le mât d'une nef qui se trouve en difficulté dans le port de Bahia [127].

Mais nous avons négligé le plus grave des dangers que courent les navires portugais au XVIIe siècle : l'attaque de l'ennemi : pirates, corsaires, navires des flottes adverses. C'est qu'il relève de l'histoire politique et militaire et de notre troisième partie.

---

125. *Hist. Trágico Marítima*, t. IV, pp. 35, 42, 85; t. V, pp. 14, 18, 19, 62, 64, 65.

126. *Ibid.*, t. IV, pp. 79; t. V, p. 63; t. VI, p. 153; ANTT, Corp. Suppl., Parte I, Maço 114 D 116 (10 mars 1605) : *Carta d'El Rei*; ANTT, Funchal : Andrada (juillet 1661); BA *Inventaire*, nº 855; Record Office, SP Portugal 89, nº 15 (Lisb., 3 novembre 1682) : *News about the Duke of Savoy ...*; *Coll. Chron.*, p. 147 (24 mai 1668) et p. 150 (12 juillet 1668); AHU, Açores I (15 décembre 1626) : *Consulta do C.º da Faz.ª*.

127. AHU, Bahia I (28 juillet 1610) : *Relação que o procurador da fazenda ...*; AHU, Açores I (19 octobre 1616) : *Capítulo de Carta de S.M.*; AHU, Açores I (7 novembre 1618) : *Capítulo de carta de S.M. Cf.* AHU, Bahia XI (23 juin 1669) : *Extracto do que contem ...*; BA *Inventaire*, nº 1004.

# V. CÔTES ET ÎLES

Dans un empire maritime, les côtes et les îles impriment leur marque particulière à l'activité économique. Les côtes de l'empire portugais facilitaient-elles la navigation ? Leur arrière-pays se laissait-il pénétrer par l'économie maritime ? Quel furent les rôles divers des îles ? Problèmes plus ou moins faciles à résoudre et dont ici nous ne ferons qu'esquisser la solution.

## AU PORTUGAL

La côte portugaise est massive, sans îles, mises à part les Berlengues, sans articulations, si l'on excepte les grands estuaires du Tage et du Sado où les lignes de relief et de plissement sont perpendiculaires au tracé du rivage. Ailleurs, ce rivage devient parallèle aux accidents tectoniques. La côte du Minho, au Nord de Porto, correspond sur sa façade occidentale à la flexure du massif ancien. Le littoral d'Estremadure est, lui aussi, parallèle aux plissements intérieurs de ses plateaux calcaires. De même, le littoral de l'Alentejo et sa pénéplaine schisteuse qui se termine sur l'Océan par une faille Nord-Sud. Quant à l'Algarve, sa côte correspond en partie à une flexure du massif ancien comme celle du Minho.

L'érosion et l'alluvionnement se sont plu à achever ce dessin régulier de la tectonique. La grande plaine triangulaire du centre littoral, la plaine d'Aveiro, a été colmatée à l'abri d'un cordon littoral. Au Sud du Sado, la flèche du Cap Sines oblige les rivières à s'infléchir vers le Nord. En Algarve, autour de Faro, le Cap Santa Maria avance progressivement ses alluvions dans la mer. Ailleurs l'érosion marine a transformé en falaises abruptes la côte tectonique [1].

Aussi l'histoire maritime portugaise réfute-t-elle avec éclat la vieille thèse de Karl Ritter faisant de l'articulation des côtes la condition nécessaire et suffisante de leur développement. Ici, ni fjords, ni rias. Partout ou presque, la verticalité excessive des falaises ou l'horizontalité dange-

---

1. Birot, pp. 16 et 18. Cette étude des pays de l'Empire portugais est en partie fondée sur nos notes de voyages.

reuse des flèches de sable. Même si l'on admet qu'il faut au moins une large plate-forme continentale pour encourager la pêche, on doit reconnaître qu'ici elle ne dépasse jamais 30 kilomètres de largeur, qu'elle est même, à trois reprises, coupée par un sillon de 1 000 mètres de profondeur. Des caps battus par les vents, des estuaires de torrents souvent ensablés au XVII^e siècle; il n'y a pas de quoi attirer spécialement les flottes de commerce [2].

D'autres facteurs ont joué : nous avons montré la position du Portugal dans l'Océan [3]. Mais il y a aussi le rôle de l'arrière-pays, de ses ressources, de ses liaisons. La monarchie portugaise occupe une longue bande de barres Nord-Sud dont aucun point, sauf sur une aire restreinte de l'extrême Nord-Est, n'est éloigné de la mer de plus de 200 kilomètres. Et la frontière maritime représente 41 % de la frontière totale du pays. Les vents dominants viennent de l'Ouest, de l'Océan. Alors que le plateau galicien descend doucement vers l'intérieur, plateaux et plaines portugaises descendent plutôt vers la mer. Leur altitude modérée ne fait pas obstacle aux influences maritimes, surtout au Sud [4].

Cependant, dans ce Portugal maritime, un domaine semble subir plus fortement l'influence de la mer, par opposition au Portugal intérieur qui en est plus préservé, et reste tourné vers le centre de la Péninsule.

Prenons les pays au Nord du Douro. Le pays de Minho s'oppose à Trás-os-Montes. D'un côté : sous-sol cristallin, plaine côtière et larges vallées séparées par des montagnes, de l'autre : schistes, plateaux d'altitudes supérieures à 500 mètres creusés de vallées étroites. A l'Ouest, presque partout 2 mètres d'eau par an. A l'Est, parfois moins de 50 centimètres. Ici, les arbres méditerranéens l'emportent sur les arbres à feuilles caduques. Là, c'est l'inverse. Les genres de vie même sont différents. Dans le Minho, une population dense mais dispersée travaille en petites exploitations individualistes. Au contraire, le peuplement du Trás-os-Montes, moins dense, est plus groupé, encore en partie soumis au XVII^e siècle aux pratiques communautaires de l'*open field*, opposition profonde et qui remonte à la conquête romaine. L'exploitation type du Minho, c'est la petite propriété du droit romain issue du défrichement de la forêt par les armées romaines. L'*open field* de l'Est, c'est la vieille Lusitanie communautaire, repliée sur elle-même devant l'envahisseur [5].

Même opposition dans cette région que Pierre Birot appelle le Centre Nord. Cette fois, sables et grès de la plaine côtière s'opposent aux schistes de l'intérieur. La Serra da Estrela, avec ses crêtes entre 1 200 et 2 000 mètres, retient une grande partie des pluies. Les oppositions de végétation sont les mêmes qu'au Nord du Douro. Plus au Sud, l'Estremadure calcaire s'oppose au socle ancien de la Beira Baixa. Mais avec la fin des

2. Vallaux, *Géographie sociale de la mer*, pp. 25 et suiv.; Birot, p. 17.
3. *Cf.* notre chapitre I.
4. O. Ribeiro, *Portugal*..., pp. 189, 192, 193.
5. Birot, pp. 54 à 89.



hautes montagnes, le climat est plus égal. On longe le grand axe de pénétration de la mer vers l'intérieur : la vallée du Tage. Sa direction est SW-NE. En s'éloignant de la côte, on la traverse. On passe des zones de végétation mixte à prédominance méditerranéenne, à la zone méditerranéenne pure, du chêne de Lusitanie au chêne-liège et au chêne vert [6].

Dans l'Alentejo, les conditions sont différentes. Le Rio Sado, le Mira, sont des voies de pénétration largement ouvertes vers les plateaux et le bassin du Guadiana moyen. Ses plans de failles, orientés en général Est-Ouest, ne forment pas obstacle à cette pénétration. Sans doute l'intérieur est plus cristallin, la côte plus calcaire. Mais partout se retrouvent les schistes. Partout les pluies restent comprises entre 500 et 700 millimètres. Et partout la végétation méditerranéenne ne se différencie que par la qualité du chêne : chêne-liège vers l'Océan, chêne vert à l'intérieur. En fait, le paysage est généralement découvert avec une densité de population partout inférieure à 50 au XX^e siècle, bien plus faible encore au XVII^e siècle, et une assez forte concentration de la propriété. L'influence de l'Océan pourrait être profonde, sans la côte inhospitalière, sans ce désert de la Manche espagnole et sans cette Andalousie pauvre sur quoi débouche vers l'Est la plaine portugaise [7].

L'Algarve est un autre monde, séparé de l'Alentejo par les *serras* de Monchique et de Caldeirão. Pays de terrains récents — calcaires, sables, grès — de pluies très faibles — moins de 50 centimètres — compensées par une forte humidité atmosphérique, de végétation méditerranéenne, presque africaine, à caroubiers, de civilisation mauresque; c'est une bande étroite allongée de l'Est à l'Ouest face au Maroc et formant transition avec lui. Plus que les autres Portugais, les gens de l'Algarve étaient les premiers à pouvoir s'aventurer sur le continent africain où ils retrouvaient un peu d'eux-mêmes [8].

Donc, à mesure que l'on va vers le Sud, la zone d'influence maritime s'enfonce vers l'Est, mais d'océanique, elle devient méditerranéenne. Plus qu'un pays de contrastes à la manière de l'Espagne, le Portugal est un pays de transitions qui permet toutes les souplesses, toutes les adaptations. C'est par là qu'il était fait pour l'expansion, mais aussi, avant même l'expansion, pour l'utilisation de l'expérience et des traditions méditerranéennes dans la grande aventure atlantique. Ce sont les habitants de cette zone d'influence maritime qui, pauvres comme les autres, devaient trouver, plus que les autres, un complément de subsistance dans la mer. Reste à savoir si avec le développement de l'économie maritime, l'influence de celle-ci ne s'est pas fait sentir aux XVI^e et XVII^e siècles au delà du Portugal maritime, dans le Portugal intérieur [9].

6. Birot, pp. 90 à 114 et 137 à 150.
7. Birot, pp. 115 à 119.
8. Birot, pp. 174 à 186.
9. *Cf.* notre 3^e partie, dernier chapitre.

Malgré la côte inhospitalière, les ports ont tiré parti de cette situation. Viana se bâtit sur la rive droite du rio Lima dont l'estuaire modeste accueille les navires [10]. Porto aussi est bâti sur un estuaire. Le Douro est plus gros que le Lima, mais une barre sableuse encombre son embouchure [11]. Les marins s'en plaignent. Des sondages effectuées en 1635 donnent 16 à 17 palmes de profondeur avec des hauts fonds sableux à 9 palmes [12]. Surtout, le Douro demeure, près de l'Océan, un fleuve de montagne au courant violent, aux crues subites, pouvant dépasser de 10 mètres le niveau des eaux moyennes. Il n'est navigable que sur 120 kilomètres jusqu'à São João da Pesqueira. Il faut alors passer les rochers qui encombrent son lit si l'on veut remonter jusqu'à Barca de Alva [13]. Après le XVIIe siècle, plus que du Douro, Porto profitera des routes continentales qui suivent sa vallée et celle du Tâmega vers la Vieille Castille et la Galice. Aux XVIIe siècle elle profite de l'abondante population du Minho, pépinière de marins, de commerçants, d'agriculteurs pour les pays lointains; elle profite aussi de sa situation sptentrionale. Avec Viana, elle est la première à accueillir les navires qui viennent du Nord [14].

Sur la façade maritime du « Centre Nord », la Vouga se termine dans le golfe d'Aveiro que Pierre Birot compare au bassin d'Arcachon. C'est un port naturel d'accès relativement facile au XVIIe siècle, malgré l'ensablement. Les traits du pays d'alentour l'on fait surnommer la « Hollande portugaise ». Mais la Vouga n'est qu'un torrent et Aveiro, loin du Nord, loin du Sud du Portugal, sans liaisons intracontinentales profondes, offre peu de ressources pour le commerce en dehors du sel et de la pêche [15]. Figueira da Foz, construit à l'embouchure, moins avantageuse, du Mondego, jouit d'un fleuve navigable sur 85 kilomètres (jusqu'à Foz do Dão), malgré la force du courant et ses alluvions importantes qui ont haussé le lit du fleuve de 2 mètres depuis l'époque d'Inès de Castro [16].

L'estuaire du Tage est bien connu. Lisbonne profite d'un élargissement qui constitue la « mer de paille », très calme mais aussi prompte à s'enflammer. Elle profite aussi d'un cours navigable sur 150 kilomètres, de communications faciles avec le centre de la péninsule, enfin d'un grenier pour sa population, l'Alentejo. La barre est cependant un obstacle pour les navigateurs [17]. Le 28 octobre 1595, dans une lettre au roi, le comte de Portalegre se préoccupe des déplacements de cette barre. Le dommage qu'elle cause, dit-il, on le connaît par des sondages et par les renseignements que fournissent les pilotes. Mais il faut se méfier

10. *Guide bleu*, pp. 221-224.
11. Birot, p. 73.
12. AHU, Reino VII (19 avril et 24 mai 1635) : *Consultas do C.º da Fazenda.*
13. Sorre, GU, p. 205 et Malte Brun, GU, t. I, p. 433.
14. Birot, pp. 74 et 75; *cf.* O. Ribeiro, *Aspectos e problemas ...*
15. Birot, p. 103.
16. Birot, p. 103 et Malte Brun, GU, t. I, p. 432.
17. Birot, p. 162 et Malte Brun, GU, t. I, p. 431.



de ceux-ci : ils ont trop intérêt à accuser les difficultés pour se faire payer plus cher. Et pour différentes raisons les ingénieurs les appuient [18]. En 1616, le roi ordonne de faire sonder la barre tous les ans avant l'arrivée des navires de l'Inde. Et il recourt aux pilotes de Cascais [19].

Setúbal jouit un peu des mêmes avantages que Lisbonne. Mais la barre du rio Sado présente les mêmes inconvénients que celle du Tage. En 1688, on se plaindra des déchargements de lest effectués à l'embouchure par les navires : ils finissent par aggraver le danger [20].

En Algarve, Lagos, Portimão et Faro, surtout Lagos, profitent de leur proximité de l'Espagne, du Maroc, de la Méditerranée, de l'Atlantique Sud. Ports d'estuaires sujets à l'ensablement, sans relations commodes avec l'intérieur, ce sont la densité de la population et la tradition de pêche qui, avec leur situation, ont orienté leur vocation [21].

## L'AFRIQUE OCCIDENTALE

Entre 1570 et 1670, bâtie sur une des rares indentations d'une côte uniformément plate, la seule forteresse portugaise du Maroc Atlantique est Mazagan [22]. Le site est favorable. La situation aussi, un peu au Nord du Cap Blanc dans un pays au sol riche. Le climat est très égal. La température ne s'abaisse jamais au dessous de zéro. A l'ombre, même en été, l'impression de fraîcheur se maintient, grâce à la brise de mer. Si les pluies ne sont pas très abondantes, brouillards et rosées le sont et soutiennent la végétation. Mais des raisons politiques et militaires donnent à la pénétration économique portugaise à partir de Mazagan un caractère purement commercial [23].

Pour les Portugais, l'Afrique occidentale commence au Cap Vert. Et encore les établissements portugais sur cette côte ne seront-ils jamais que sporadiques. Et pourtant est-elle si inhospitalière ? Au Nord du Cap Vert, la côte a été formée par l'alizé qui d'un mince cordon de sable a séparé le chapelet des lagunes côtières de l'Océan. Il y a été aidé par le courant côtier froid créé par lui et de même direction que lui. Il donne même au climat de cette côte son unité : c'est le climat subcanarien ou mauritanien [24].

Au Sud du Cap Vert, la direction de la côte change. Sa forme aussi. Comme au Nord, le navire venu du large se heurte à la barre dont la

18. Simancas, E 433 (28 oct. 1595) : Du Comte de Portalegre à S.M.
19. Simancas, SP 1 513, f. 77 (28 juillet 1616) : *Carta régia.*
20. BN Paris, Fonds portugais 25 (21), nº 81, 214-216 (Setúbal, 20 mars 1668) : *Lettre de Manuel Prostes ...*
21. Birot, pp. 181-183; *Instructions Nautiques*, 314, pp. 230-238.
22. La côte est quaternaire; l'identation correspond à des affleurements de terrains secondaires et tertiaires.
23. Bernard, GU, t. I, p. 142.
24. Gautier *L'Afrique Noire Occid.*, p. 56.

volute peut atteindre ici 2 mètres de hauteur. Cette barre n'a pas d'originalité essentielle.

> « La mer brise sur la côte africaine comme sur n'importe quelle autre côte. Un peu plus fort peut-être parce que cette mer, c'est l'Océan Atlantique dans sa plus grande largeur. »[25]

La houle plus forte qu'ailleurs aggrave la barre, due essentiellement au relèvement du fond sur la plateforme côtière, formée de sables accumulés par la houle à une centaine de mètres du rivage.

> « Une des volutes déferle sur la côte au moment où la seconde atteint son maximum d'amplitude et où la troisième commence à se former. »[26]

Pour les navires, le danger est diminué du fait qu'il n'y a jamais de tempête sur cette côte et qu'on peut mouiller sans l'abri d'un cap ou d'une rade. Il existe bien ce qu'on appelle la tornade ou le grain, mais ce n'est pas une dépression barométrique : c'est au contraire une augmentation de la pression, très nette, de courte durée. Elle s'accompagne généralement de pluie diluvienne et d'éclairs.

> « Elle se manifeste aussi par une survente brusque : le vent qui change cap pour cap, passe de 1-4 mètres à la seconde à 20 mètres. Au bout de 10 à 20 minutes le vent diminue d'intensité. Après un temps variable (une fraction d'heure ou plusieurs heures) la perturbation a cessé et le vent d'Ouest (le vent normal) recommence à souffler. »[27]

Des troubles exceptionnels de type cyclonique peuvent aussi se produire, mais restent en-dessous des grains en intensité et durée. Un coup de vent d'une vingtaine de mètres à la seconde, durant une vingtaine de minutes, c'est le maximum observé. Rien qui puisse mettre un navire à l'ancre en péril[28].

Cependant cette côte comprend deux secteurs très différents : du Cap Vert à l'île Sherbroo c'est la côte des *rias*; au delà de l'île Sherbroo, c'est la côte des lagunes. En réalité, une oscillation positive du niveau marin, assez ancienne, a ennoyé les vallées, formant des *rias*, et a été suivie au quaternaire par une légère oscillation négative qui avec l'aide des courants côtiers a facilité vers l'Est la formation des cordons littoraux et des lagunes. Dans les *rias* au contraire, la mer peut remonter jusqu'à 300 kilomètres à l'intérieur. Pourquoi cette différence ? A l'Ouest la marée est plus forte : 4 et 5 mètres au lieu de 1 mètre ou 1 mètre 50 à l'Est. Sa vitesse de courant maintient libres les embouchures des *rias*,

25. Id., *ibid.*, p. 58.
26. Bernard, GU, t. II, p. 471-472; *Instructions Nautiques*, 414, p. 52.
27. Gautier, *o.c.*, pp. 59-60.
28. Gautier, *o.c.*, pp. 60-64.



les rivières qui s'opposent aux marigots du marais vaseux dans la mangrove, à l'Est. Elle explique aussi que les promontoires et les caps soient tellement émoussés et beaucoup moins conservés que les enfoncements des *rias*[29].

Le secteur des *rias* correspond, aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, à la capitainerie portugaise de Guinée qui profite des îles Bissagos comme relais entre elle et les îles du Cap Vert. La rivière principale est celle de St-Dominique, où les Portugais ont bâti Cacheu, élevée au rang de ville en 1600. L'embouchure est gênée par un banc de sable, mais la rivière est navigable pour les navires de l'époque. Et le mouillage est bon. Sur la « Ribeira Grande », Porto da Cruz est en communication avec Ginala, capitale du royaume noir. Sur la Biguba, autre embouchure de la même « ribeira », un site favorable a permis l'installation des Portugais pour le commerce et la traite avec les Noirs[30]. Le secteur des lagunes correspond à la capitainerie de Serra Leoa jusqu'au cap des Palmes, et à celle de Mina, de ce cap à la Volta, avec les deux forteresses d'Ayem et de Mina. Au-delà, c'est la capitainerie de São Tomé qui va jusqu'au rio Zaïre — le Congo — et dont la capitale se trouve sur l'île même de São Tomé qui en fait partie ainsi que Príncipe[31]. Ayem est une baie[32]. La forteresse de Mina est bâtie sur une presqu'île rocheuse qui abrite l'embouchure du Benya. Au Nord, s'étend la baie de Mina. On peut mouiller devant Mina par 9 mètres d'eau[33].

> « On n'a pas besoin, écrit Dapper, d'observer un certain temps pour naviguer vers cette côte; en quelque temps qu'on y aborde soit dans la belle saison, soit durant les pluies, on trouve des endroits dont le fond couvert de sable est propre à y jeter l'ancre. »[34]

La rivière de Mina, l'Ufri, non navigable, donne une bonne eau fraîche, du moins en mai et juin, précise Bosman. Terroir bas et peu fertile : ce sont les régions voisines qui envoient au village ce dont il a besoin : millet, vin de palmes, sucre, ananas, contre de l'or et du poisson. Le climat est assez dur : très chaud d'octobre à mars, il est plus supportable le reste de l'année. Parfois on serait content d'avoir du feu. Les gens du XVII<sup>e</sup> siècle se plaignent de ce que, pendant presque toute l'année, les soirées et les nuits soient fraîches, ce qui rend l'air malsain, ainsi que ce brouillard qui s'élève « épais et puant, qui a une odeur de soufre » dans les montagnes, surtout en juillet et août[35].

29. Gautier, *o.c.*, pp. 64-67.
30. Dapper, p. 251; *Tratado Breve, passim*; *Instructions Nautiques*, 416, p. 295.
31. L. Cordeiro, t. I, pp. 286-291; P. Farinha, p. 53.
32. *Instructions Nautiques*, 414, p. 102.
33. *Instructions Nautiques*, 414, p. 115.
34. Dapper, p. 301.
35. Dapper, p. 283 et Bosman, *Guinée*, pp. 52 et 112.

Plus que le littoral, l'arrière-pays peut expliquer les variations de la colonisation et du commerce le long de la côte occidentale d'Afrique. Toute cette région est soumise au climat équatorial qui se modifie au fur et à mesure qu'on pénètre vers l'intérieur. Il se manifeste par des pluies abondantes sur le bourrelet montagneux parallèle à la côte, proche d'elle et qui l'isole de la plaine septentrionale du Soudan. Les fleuves mêmes sont verrouillés par des rapides à l'entrée de ces montagnes et la côte reste isolée du continent.

> « Là même où la continuité (de la chaîne) est plus ou moins rompue, comme par exemple en Côte d'Ivoire, le climat humide, la végétation exubérante, la grande forêt équatoriale impénétrable, la mouche tsé-tsé, mortelle au bétail et qui par conséquent rend impossible la traction animale, la maladie du sommeil, etc...., tout contribue à intercepter les communications régulières. »[36]

Cependant la végétation naturelle est un peu différente selon les pays. En principe, la forêt équatoriale forme partout une barrière inextricable. Mais elle cède la place à la savane ou à la forêt claisemée dans la région des *rias* et à l'Est de Mina. Ce qui explique la plus grande facilité du trafic de l'or et des esclaves avec l'intérieur dans ces régions[37]. A l'Est de Mina même, les terres du Togo, du Dahomey, de la Nigéria actuels sont en communication aisée avec la vallée du Bénoué, affluent de la rive gauche du Niger, et par elle avec le Tchad et l'intérieur de l'Afrique[38]. Alors que vers l'intérieur la montagne s'abaisse par degrés insensibles, vers l'Océan l'altitude décroît brutalement. Les plis sont parfois séparés, par des plateaux, de la plaine côtière — à l'Ouest du Fouta Djalon par exemple. La largeur de la plaine varie : 35 kilomètres à l'emplacement actuel de Conakry; plus de 60 kilomètres au voisinage de Sierra Leone.

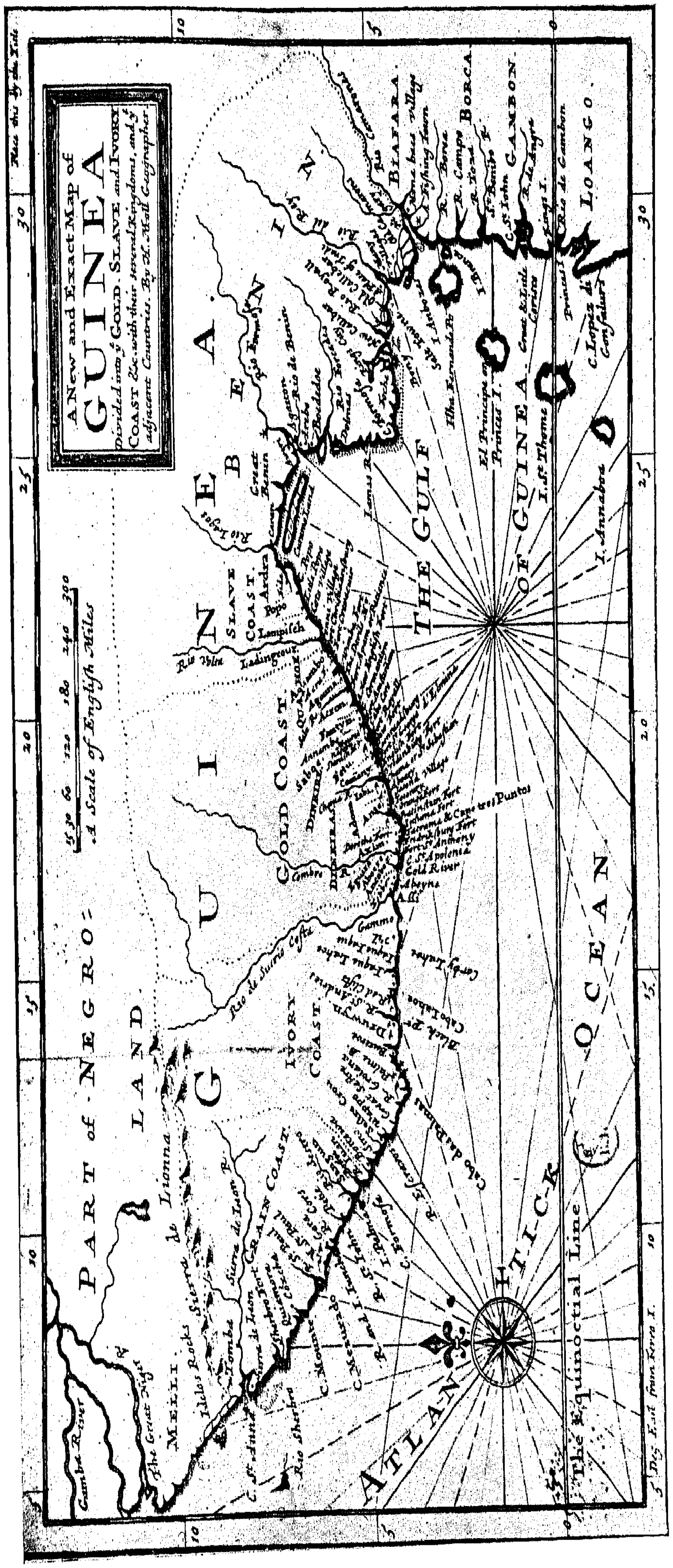
> « A la Gold Coast les lagunes côtières disparaissent depuis le Cap des Trois-Pointes jusqu'à l'embouchure de la Volta. Des hauteurs qui se rattachent à la chaîne de l'Atakora viennent couper obliquement le rivage, y déterminant des saillies rocheuses et des récifs. »[39]

La plaine côtière est donc morcelée. D'un point à un autre, la voie de communication la plus rapide reste la mer.

---

36. Gauthier, *o.c.*, p. 82.
37. Gauthier, *o.c.*, pp. 101-102.
38. Gauthier, *o.c.*, p. 83.
39. Bernard, GU, t. II, p. 471.






Tiré de Bosman, Ed. Anglaise.

## CONGO, ANGOLA ET BENGUELA

Au delà du Rio Zaïre s'étend le royaume de Congo. Il recouvrait à la fin du Moyen-Age tout le territoire de l'Angola actuel. Mais la domination du roi de Congo a fini par ne plus s'exercer au Sud de l'île de Luanda. Toutes ces terres tombent à la fin du XVI^e^ siècle sous le contrôle du gouverneur de São Paulo de Luanda. En réalité il subsiste trois régions : le Congo, jusqu'au Rio Dande, l'Angola, du Rio Dande au Rio Longo (11°), le Benguela, du Rio Longo à la baie des Vaches (13°). Au delà c'est le district de Moçamedes encore très mal connu au XVII^e^ siècle[40].

Nous sommes ici dans une zone toute nouvelle. La forêt équatoriale et les montagnes côtières ont disparu. Le climat devient plus supportable. On comprend que les Portugais s'y installent et pénètrent même assez loin dans l'intérieur. Dans quelle mesure ? La réponse diffère selon les régions. Le Congo — provinces de São Salvador, Bamba, Sondi, Pemba et Songo — est un pays de plaines et de collines dont l'altitude ne dépasse pas 1 000 mètres. Il faut s'avancer à 200 kilomètres à l'intérieur pour rencontrer les Monts Kanganza partout inférieurs à 1 500 mètres. La végétation est celle du parc et de la haute savane, avec quelques taches de forêt ou de forêt-galerie et vers le Sud, le long de la côte, une zone de steppe buissonneuse d'une cinquantaine de kilomètres de large[41]. Les Portugais ont pu pénétrer très avant dans cette zone, jusqu'à la capitale du roi du Congo, baptisé São Salvador, qui se trouve à 40 lieues de la côte. Le port, Pinda, est à l'embouchure du Congo. São Salvador est à 200 kilomètres de Pinda. C'est une ville importante — 100 000 habitants au début du XVII^e^ siècle — bâtie sur une colline où l'air est sain et la vue très belle sur les plaines environnantes. Elle est bien ravitaillée en eau. Le pays possède beaucoup d'éléphants. Il a été déjà exploré par les Portugais au XVI^e^ siècle[42].

En Angola, 100 ou 200 kilomètres — la distance diminue vers le Sud — séparent la côte du haut plateau. Celui-ci domine par un escarpement la plaine côtière : c'est ce que nous appelons aujourd'hui la Serra Corvo d'Andrade. La plaine est constituée par des calcaires crétacés ou tertiaires qui forment vers l'intérieur un premier gradin de 300 mètres, auquel succède un second gradin de 600 mètres, celui-là de grès, mais

---

40. Linschoten, *Description de la Guinée*, chap. I, II. (*Cf.* A. D. Valdez Thomaz dos Santos, *Angola, Coração do Império* et Manuel Júlio de Mendonça Torres, *O Distrito de Moçamedes*, Lisbonne, Agência Geral do Ultramar).

41. Weulersse, *L'Afrique*, p. 337. (*Cf.* Pigafetta, *Relação do Reino de Congo*, *passim*; Linschoten, *o.c.*; Cadornega, *História Geral das Guerras Angolanas*, t. III, *passim*; Felner, *Angola ...*, *passim*).

42. L. Cordeiro, t. I, pp. 168 et suiv., 309 et suiv.; Carli, *Churchill's voyages*, t. I, p. 621; John Smith, *o.c.*, t. II, p. 397; Wauters, *Bull. Soc. Belge de Géogr.* (1883), pp. 239, 269, 276.

des mêmes époques. Une troisième terrasse de 900 mètres laisse apparaître le plateau archéen — granits, gneiss, schistes cristallins — que l'on retrouvera dans tout le haut plateau de l'intérieur et dans les chaînes qui le bordent. La végétation se modifie avec l'altitude : après une bande côtière large de 50 kilomètres et couverte de steppe buissonneuse qui annonce le kalahari, c'est le parc et la haute savane, puis sur le plateau la savane et la forêt sèche. Les fleuves descendant du plateau traversent le pays selon une direction Nord-Ouest[43].

Plus au Sud, dans la région du Benguela, la steppe buissonneuse est même précédée d'une steppe pauvre et sans arbres, prolongement vers le Nord du « karoo » de l'Afrique du Sud. Et au Sud du 15e degré de latitude Sud, une zone désertique vient s'insérer entre le « karoo » et la mer. Plus on descend vers le Sud, moins le Portugais pénètre dans l'intérieur, et la traite disparaît peu à peu. Les établissements sur la côte se font plus rares, et les ressources plus limitées. La plus importante est l'élevage des moutons, à la queue aussi lourde et charnue que le gigot, et des bœufs dont la toponymie garde le souvenir : « bahia das vacas »[44].

Le climat est responsable de ces dégradations successives. Sans doute reste-t-il partout intratropical : une saison humide et chaude pendant l'été austral, de novembre à avril : une saison sèche pendant le semestre d'hiver, en général plus fraîche sauf dans le mois qui précède la reprise des pluies.

Au Nord de Luanda cependant, la température moyenne annuelle est de 24°, chiffre assez faible pour la latitude, sans doute à cause du courant froid de Benguela. La pluviosité est assez forte : 0 m 50 à 1 mètre. La plaine alluviale est malsaine mais fertile : palétuviers dans la vase, cocotiers sur le sable.

Au Benguela, la température moyenne est de 22°. Le total des pluies varie de 0 0 m 25 à 0 m 50. Dans le district de Moçamedes, ce total est inférieur à 0 m 25 et la température moyenne est de 20°[45].

L'hydrographie peut expliquer la pénétration de plus en plus faible des Portugais vers le Sud. Le Congo a beaucoup frappé les premiers voyageurs qui suivent encore à 10 lieues de son embouchure la trace de ses eaux dans l'Océan. L'estuaire est large de 5 lieues et demie, dit Linschoten. On peut le remonter sur 5 lieues, mais pas plus loin « à cause de la grande impétuosité des eaux et des cataractes ». Les îles de l'estuaire sont peuplées et gouvernées par des vassaux du roi du Congo[46]. Les fleuves d'Angola sont navigables sur une partie de leurs cours, le Cuanza sur 200 kilomètres. Au contraire, dans le Benguela, les cours d'eau sont de moins en moins réguliers vers le Sud; l'escarpement

43. Weulersse, pp. 336 et suiv.
44. Weulersse, pp. 339-340. A. D. Valdez Thomaz dos Santos, *o.c.*, pp. 9-22.
45. Weulersse, pp. 339-340.
46. Gastão Sousa Dias, *Relações de Angola*, pp. 97-98; Linschoten, *o.c.*



du plateau se rapproche de la côte, ce qui diminue la longueur du cours inférieur, démuni de rapides. Les montagnes, les hauts plateaux, restent inconnus des Portugais au XVIIe siècle alors qu'ils deviendront au XXe un pôle d'attraction pour les populations blanches[47].

La côte est assez vite explorée. Et au XVIIe siècle les routiers indiquent déjà les principales identations que nous retrouverons au XXe. La côte du Congo à Luanda est assez élevée, rocheuse, présentant parfois des falaises rougeâtres. Vers Luanda une chaîne de collines s'y adosse. Les embouchures des rivières servent de ports. Entre Luanda et Benguela, la côte s'incurve et la mer s'enfonce dans le continent. La côte est plus découpée, surtout vers le Sud, les mouillages plus nombreux et meilleurs : estuaire du Cuanza, du Quicombo, baie de Benguela, baie des Vaches[48].

Au delà de Benguela la côte, très élevée et abrupte, est jalonnée par de petites anses sablonneuses. Au sud du 14° de latitude, elle s'abaisse puis se relève après la baie des Tigres (16°) et devient alors très aride. Partout les profondeurs sont si grandes le long de la côte qu'il est impossible de mouiller sauf dans de rares baies abritées. De plus, la houle porte en côte et le marin peut surestimer sa distance à la terre. Ces raisons s'ajoutent aux autres pour expliquer l'abandon de cette région[49].

Quelques sites sont privilégiés sur cette côte d'Afrique. Le plus notable est celui de Luanda dont l'île offrait aux premiers arrivants portugais des conditions particulières de sécurité. Basse, sablonneuse, elle est prolongée au Nord-Est par des récifs, d'autant plus dangereux qu'ils ne brisent pas, ou rarement. Au Sud-Ouest le dessin même de la côte ferme la rade comprise entre l'île et le continent : un long épi au ras de l'eau prolonge l'île de Luanda jusqu'à la pointe Palmeirinhas. Le mouillage de Luanda est un des meilleurs de la côte Ouest d'Afrique au Sud de l'Equateur[50].

Ainsi s'explique, malgré l'insalubrité et les fièvres, l'établissement des Portugais à Luanda dans une région qui n'était plus la forêt équatoriale impénétrable et pas encore le désert; en un point dont la situation non loin du rio Cuanza apparut sans doute très vite comme excellente. Le site offrait un excellent mouillage, l'île, garantie de sécurité, présentait un cap formant abri et une côte s'abaissant légèrement et se laissant pénétrer.

47. Weulersse, pp. 339-340.
48. *Instructions Nautiques*, 414, pp. 321-340.
49. *Instructions Nautiques*, 414, pp. 341-352.
50. *Instructions Nautiques*, 414, pp. 328-331; Cadornega, t. III, pp. 5-44. Les Portugais ont aussi été attirés par les *zimbos*, monnaie-coquillage (voir chapitre I de notre 3e partie).

## LE BRESIL

Quand le navigateur s'approche des côtes du Brésil, il doit redouter les îlots ou les récifs. Les plus célèbres forment l'archipel des Abrolhos vers le 18e degré de latitude Sud — au total cinq îlots de corail et rochers émergents, à une trentaine de milles au Sud-Est de la pointe Baleia. Les îlots, rocailleux et dénudés, ont à peine quelques cocotiers et de rares buissons. Point culminant : 41 mètres[51]. Leur nom vient, dit-on, de la terreur qu'ils inspiraient aux navires portugais : *abre olhos*... ouvre les yeux ! Ils s'étendent sur 180 kilomètres. Les navigateurs du XVIIe siècle en ont si peur qu'ils ne se dirigent pas assez vers l'Ouest quand ils vont du Portugal au Brésil et se laissent prendre dans les calmes de Guinée[52]. Le gouvernement semble s'être préoccupé de protéger les navires. En 1605, le gouverneur du Brésil fit reconnaître les récifs comme l'avait demandé le roi à la fin d'octobre 1604 : il avait suggéré l'envoi de deux caravelles bien équipées, avec des pilotes expérimentés. En même temps, il avait ordonné l'envoi de deux caravelles pour reconnaître les îles de la Trinité et Martin Vaaz. En septembre 1605, il demande encore qu'on expédie des embarcations avec des hommes « práticos e experimentos da navegação », pour sonder les hauts fonds des Abrolhos[53].

Autre difficulté : la direction et la force des vents. Au mois d'août par exemple, il est recommandé aux navires approchant du Brésil de prendre une latitude plus méridionale que celle du port vers lequel ils veulent se diriger car, à cette époque de l'année, règnent les vents Sud-Est et Est-Sud-Est. Passée la fin d'août, il faut au contraire se placer à la latitude du port, même plus au Nord, car alors règnent les vents Nord-Est et Nord-Nord-Est[54].

La côte elle-même, la côte Est, connue des Portugais au XVIe siècle, n'est pas tellement accueillante. Le Brésil est une vieille pénéplaine dont les dépôts de couverture sont représentés tantôt par des argiles et des sables colorés, tantôt par des grès formant des plateaux de 60 à 200 mètres, découpés par les cours d'eau : les *taboleiros*. On les retrouve mais bien moins développés jusqu'en arrière de Porto Alegre.

> « Ces *taboleiros* se terminent parfois sur la mer en falaises. Mais c'est l'exception car le littoral est presque partout bordé, du Ceara jusque vers le 17e degré de latitude Sud par des cordons littoraux appuyés sur des récifs de grès émergent à marée basse. Leur largeur va de 5 à 150 mètres, leur longueur à plusieurs kilomètres. Ils isolent des lagunes allongées peu à peu colmatées. De part et d'autre du Cap Saint-Roch des formations coralliennes se sont développées. Mais souvent aussi d'anciens cordons littoraux ont été simplement consolidés par des ciments calcaires et ont pris un aspect semblable aux récifs coralliens. Enfin la côte présente en abondance des *rias* dont l'entrée est souvent obstruée par une barre et des lagunes intérieures, presque fermées représentant visiblement des dilatations d'anciennes vallées envahies par la mer : par exemple Alagoas, Maceio.
>
> « Ainsi depuis le dépôt des sédiments éogènes, il y a eu soulèvement de ces dépôts, dissection de ceux-ci (*taboleiros*, hauteurs isolées), régularisation plus ou moins poussée du rivage; puis mouvement positif du niveau marin; d'où submersion des vallées, estuaires, lagunes intérieures et constitution de plaines récentes, dans les lagunes, derrière les cordons littoraux. »[55]

51. *Instructions Nautiques*, 438, pp. 235-237.
52. Pyrard, HS, t. I, p. 18.
53. BA *Inventaire*, nos 86, 139, 158, 173.
54. *História Trágico Marítima* : « Navio S. Paulo ».



Cette disposition vaut à la côte des sites de ports, bien protégés par des récifs et des cordons littoraux : Bahia, Recife, Rio, São Vicente, Santa Catarina.

Pernambouc, sur une côte plate et basse, a profité du confluent des rios Beberibe et Capibaribe qui forme lagune à l'abri du *recife*. De quelle nature est celui-ci ? de grès ou de coraux ? Les hauts fonds d'Olinda (*baixos* d'Olinda) sont des coraux. Ceux de Recife même sont de grès. Le *recife* est d'une seule pièce, protégeant la presqu'île où s'est établie la ville de Recife. Seule une courte rupture, la *barreta*, la petite barre, au Sud permet aux eaux du rio da Barreta de s'échapper très vite dans la mer. Les navires entrent au Nord entre le récif et Recife. Le *recife* est formé de rochers pointus :

> « en certains endroits et principalement près de la rade de Pernambouc il n'a que 7 à 8 brasses de largeur, tandis qu'il est plus large ailleurs. Ce récif s'élève aussi peu au-dessus de l'eau que la mer le couvre à la marée haute. »

En entrant par le chenal on laisse à tribord un rocher sous l'eau, dit *pico*, sur lequel les Portugais ont placé une perche. On peut alors mouiller par des fonds de 15 à 16 pieds à marée basse[56].

Bahia est située à la jonction de deux côtes très différentes; la côte de falaise du Nord, la côte plate et basse du Sud. C'est une vaste baie d'origine tectonique de 200 kilomètres de circonférence et de 1 050 km² de superficie. L'entrée en est très large — 8,5 km — et la baie est grande ouverte sur l'Océan. Ce qui facilite l'accès mais diminue la protection qu'elle offre. Le site de la ville est formé d'un massif de granit et de gneiss dont l'escarpement regarde vers l'Ouest-Nord-Ouest. C'est un horst, isolé dans la région, qui a attiré l'attention des colons; le port s'est établi à ses pieds, protégé par des récifs. Du côté de l'Océan, la pente

55. Gibert, *L'Amérique du Sud* (Cours de Lyon), p. 81.
56. BA, 51-IX-15 : *Notícia do Brazil* (*cf. Collecção de Noticias*, III. I et V. II). M. Caetano filho, *Os arrecifes de Pernambuco*, dans *Revista do Norte*, t. III-5, pp. 27-40; *Instructions Nautiques*, 438, pp. 193-196 et le Ms. d'Hessel Gerritsz, traduit dans *Anais BN Rio*, t. XXIX, p. 97.

est plus douce. La baie forme une petite méditerranée, excellent moyen de communication entre des terres nombreuses[57].

La baie de Guanabara —la baie de Rio— représente le troisième centre privilégié de vie maritime. Profonde de 16 milles et large de 15, elle renferme de nombreuses îles et îlots. Les montagnes qui la bordent font descendre doucement leur pente vers l'eau. La douceur de la pente est parfois brisée par la présence d'un *morro* granitique, obstacle, mais aussi abri, défense contre les indigènes. De nombreuses rivières débouchent dans le fond de la baie, apportant l'eau douce nécessaire. Ici les courants sont assez faibles. Une zone plate basse a permis les premiers établissements. Les bateaux trouvent un ancrage sûr non loin de l'entrée de la baie et ne sont pas obligés de traverser celle-ci dans son ensemble. Enfin, comme à Salvador, la baie forme une véritable méditerranée intérieure entre des terres boisées et riches[58].

Au Sud de Rio, la côte change de caractère. Le vieux bouclier primaire rejoint la côte et la zone côtière devient étroite, succession de petites plaines séparées par des pointes rocheuses. Quelques baies comme celle de Santos, témoignant d'une submersion récente, les fonds de plus de 200 mètres sont à près de 200 kilomètres au large; mais la régularisation est par endroits assez avancée, donnant des plages en arrière de cordons littoraux à dunes. Le drainage est insuffisant: les chenaux sont irréguliers et les lagunes et marais s'établissent en arrière des cordons de sables fins. Pas de formation littorale tertiaire. Le sous-sol cristallin apparaît en dômes ou *morros* exfoliés. La partie orientale de la côte est la plus étroite, la plus jeune, topographiquement la plus heurtée; le colmatage est plus poussé à l'Ouest, grâce aux alluvions de rivières plus importantes: la zone littorale y atteint 60 km carrés[59].

Mêmes caractères vers le Sud. Mais cette partie de la côte intéresse peu les Portugais au XVIIe siècle. Seule l'île de Santa Catarina est une étape pour les navires en route vers le Rio de La Plata. L'île est déserte, mais on y trouve du bois, de l'eau, des fruits[60].

Dans le courant du XVIIe siècle, les Portugais s'intéresseront de plus en plus à la côte Nord du Brésil. Partout, sauf dans la partie qui correspond à l'état actuel du Ceara, c'est une côte basse et formée de dunes. Coupées de petites falaises rouges et de taches de palétuviers, sur les rives Ouest des rivières, ces dunes ont toutes le même aspect. Quand elle existe la végétation des rives Est est couverte par le sable. Presque toutes les rivières se jettent à la mer en direction du Nord ou

57. *Instructions Nautiques*, 438, pp. 216-221; Denis, GU, p. 101; *História Trágico Marítima*: « Navio S. Paulo »; Evora, CXV/1-10: *Roteiro Geral, com Largas Informações.*

58. Gibert, *o.c.*, pp. 87-89; Denis, GU, pp. 169-170; *Instructions Nautiques*, 438, pp. 256-264.

59. Gibert, *o.c.*, p. 97. *Cf.* pour plus de dédaitls: Papy, *La façade atlantique de S. Paulo*, pp. 5 et 6 (tiré à part des *Cahiers d'Outre-Mer*, t. V, 1952, pp. 357-398).

60. J. Hawkins, HS, p. 183; BA, 51-IV-38: *Roteiro de todos os sinaes* ...



du Nord-Est; leurs embouchures, sauf celle du rio Tutoia sont obstruées par des bancs de sable qui ne laissent passer que les navires de faible tirant d'eau, bancs où il y a toujours un gros ressac. On a constaté que nombre de ces rivières s'étaient ensablées. L'hydrographie est incomplète sur une grande partie de la côte. Les courants de marée sont assez forts. Au large de l'île Maranhão, leur vitesse peut atteindre 4 à 5 nœuds. Cependant l'île était tentante: la baie formait une belle rade pour les navires et un poste pouvait y être défendu mieux que sur le continent. D'où l'importance relative de São Luís de Maranhão[61].

Au Brésil donc, les accidents de la côte ont fixé les établissements européens. Mais l'arrière-pays, lui aussi, a joué son rôle. Quelles facilités offrait-il à la pénétration? La réponse diffère selon les régions.

Au Nord du Cap São Roque le relief n'est pas un obstacle: le soulèvement tertiaire n'a pas relevé le vieux plateau primaire. La pente du littoral vers l'intérieur est douce, surtout si l'on emprunte les vallées aux estuaires submergés. Excepté le bassin de l'Amazone, peu fréquenté au XVIIe siècle, on peut dire que le grand obstacle à la pénétration a été ici la sécheresse. Moins de 2 mètres d'eau par an, généralement moins d'un mètre. A l'Est de Fortaleza, la zone des pluies inférieures à 50 cm atteint même la côte. A l'Ouest au contraire, les lignes isohyètes se succèdent rapidement quand on s'en enfonce vers l'intérieur. Les pluies sont partout des pluies d'automne correspondant à notre printemps boréal. La température est très élevée, la chaleur plus lourde que dans le reste du Brésil. Ces conditions climatiques ont permis des établissements côtiers mais ont arrêté le peuplement et la pénétration[62].

Au Nord-Est non plus, le relief n'a pas été l'obstacle essentiel. Par les vallées, en particulier celle du São Francisco, on a pu pénétrer facilement à l'intérieur du continent. Le climat n'a pas été directement un obstacle. Sans doute le système des saisons et des pluies de la région côtière s'oppose plus fortement qu'ailleurs à ceux du *sertão*. Bahia et Recife connaissent le phénomène de l'inversion des saisons. Les pluies, drues, tombent surtout en mai-juillet. C'est la conséquence d'un phénomène de mousson. De la zone côtière humide, assez étroite, on passe brusquement à la région semi-aride. Au XVIIe siècle, seule cette zone côtière a été colonisée. Mais ce n'est pas le climat du *sertão* qui arrêtait les Portugais. Ce sont les sols, en grande partie déterminés par le climat, très riches dans la zone côtière, pauvres au-delà. Ce n'est que lentement, par l'élevage, que la colonisation s'emparera du *sertão*[63].

Au Sud au contraire, le relief s'ajoute au climat et aux sols pour séparer la zone côtière étroite de l'intérieur. C'est la chaîne côtière, la Serra do Mar. On comprend dès lors l'importance de São Paulo dans

61. *Instructions Nautiques*, 438, pp. 137-171; AHU, Ceará I (7 mars 1626): *Do Maranhão para aquella capitania* ...; Denis, GU, pp. 94-95; Evora CXVI 4º/1-39, nº 3: *Roteiro do Rio Grande até o Maranhão* ...

62. Aroldo de Azevedo, pp. 49 et 50.

63. Aroldo de Azevedo, pp. 49 et 50; Monbeig, *Le Brésil*, pp. 31-34.

la pénétration du continent. Là, par exception, le plateau n'est pas séparé de la côte par une *serra*. Il suffit d'escalader le talus du plateau. Et les vallées descendent vers l'Ouest, vers l'intérieur, à travers la dépression périphérique, évitent l'obstacle de la Serra da Mantiqueira, restent en liaison facile avec les plateaux du Sud. Sa situation géographique prédestinait donc São Paulo. Et la liaison avec Rio par la vallée du Paraïba était un atout de plus [64].

Au XVIIe siècle tout concourt à faire de la colonisation brésilienne une entreprise continentale peu profonde, le secteur de São Paulo formant une exception. Or la zone côtière est couverte de forêts, baignée par les pluies, incapable de supporter une route véritable. D'un point à un autre de la côte, on ne peut se déplacer réellement qu'en bateau, à la rigueur le long de la plage. Comme l'Afrique, le Brésil est un archipel. Pour l'un comme pour l'autre il faut parler de colonisation insulaire, à laquelle les îles de l'Atlantique ont merveilleusement préparé les Portugais.

## LES ÎLES

Les îles ont donc joué un rôle essentiel. Par le traité de Tordesillas elles étaient toutes portugaises, sauf les Canaries et Fernando Pó, et encore s'en est-il fallu de peu qu'elles aussi ne le fussent [65]. Or toutes ces îles présentent des traits communs [66].

Leur origine volcanique d'abord. Ce sont les points culminants des grandes chaînes sous-marines qui divisent l'Océan. D'où leur forme massive, trapézoïdale ou pyramidale pour le marin qui les aperçoit à l'horizon, s'allongeant parfois comme de vraies murailles (São Jorge dos Açores) prenant l'air d'un bloc basculé (Corvo) ou surmontées d'un pic comme Tenerife (Pico dos Açores, Anobom). Le calcaire, les sédiments sont exceptionnels : des traces à Santa Maria dos Açores, une île entière à Porto Santo, une autre à Maio du Cap Vert, des récifs coralliens à la Trinité. L'approche est facile, mais le mouillage et l'accostage le sont moins. Car la plate-forme continentale manque, est trop étroite ou trop profonde. Si le niveau de l'Océan s'abaissait de 100 mètres, la forme de Madère ne changerait pas; sa superficie changerait peu. La falaise abrupte, surtout du côté du vent et de la pluie — au Nord de Madère, à l'Ouest de São Tomé — n'est coupée que de valleuses, rarement de petites plaines côtières, à moins que ce ne soient des *fajãs*, tantôt talus d'éboulis sans communication avec l'intérieur, comme sur la côte Nord de Madère ou de São Jorge, tantôt nappes de laves fertiles en pente douce vers l'océan, comme à Faial ou à Terceira.

---

64. Gibert, *o.c.*, p. 97; Denis, GU, pp. 172-175 et la thèse de Monbeig, *passim*.
65. Puisqu'elles étaient situées à l'Est de la ligne de démarcation.
66. Pour l'étude géographique des îles portugaises de l'Atlantique, *cf.* notre bibliographie; mais, répétons-le, nous avons visité nous-mêmes une partie de ces îles.



Parfois l'approche est difficile. Approcher la côte d'Ascension ou de Sainte-Hélène est une opération délicate à cause du « rouleau », sorte de « barre » violente, due aux ondulations progressives causées par des tempêtes éloignées. A Ascension, ils viennent surtout du NW entre novembre et mai, et plutôt du SW entre mai et novembre. A Sainte-Hélène ils viennent du NNW et sont fréquents en décembre, janvier et février. A Tristan da Cunha le rouleau existe aussi, mais par beau temps.

Toutes ces îles présentent une richesse extraordinaire de formes volcaniques, chacune d'elles souvent reproduites à plusieurs dizaines d'exemplaires. Ascension ne contient pas mois de 40 cônes d'altitudes diverses. Le relief est d'autant plus varié que l'érosion s'est exercée au contact de matériaux plus divers. A Madère, le sous-sol est formé de tufs, cendres, scories, lapilli et même de laves. Les édifices éruptifs ont été presqu'entièrement démolis par l'érosion. Quelques cratères cependant sont bien conservés (Santo da Serra), d'autres très abîmés par l'abrasion marine (Arco de São Jorge, Arco da Calheta). Les collines à l'Ouest de Funchal ou au Nord de Câmara de Lobos sont des cônes volcaniques. Toutes ces formes se trouvent sur le pourtour de l'île. Elles marquent une reprise du volcanisme après une période d'érosion. Aussi voit-on des coulées de lave remplir des vallées dont elles épousent la forme et se laisser creuser par une nouvelle érosion qui, à São Vicente par exemple, dégage de fausses terrasses.

Les principaux foyers éruptifs étaient situés à l'intérieur de l'île. C'est là que des dykes soutiennent de leur armature les autres matériaux volcaniques plus friables que l'érosion a souvent dégagés, formant d'immenses trous qu'on a pris longtemps pour des cratères. Malgré tout c'est dans la zone élevée que l'on trouve les étendues les plus planes, le Paúl da Serra par exemple, véritable plate-forme structurale. L'altitude de la partie centrale de l'île descend rarement au-dessous de 1 000 mètres : une véritable barrière sépare donc la côte Nord de la côte Sud. Cette partie centrale a à peu près les mêmes contours que l'île elle-même mais elle est rejetée vers la côte septentrionale. C'est l'abrasion marine qui est responsable de cette dissymétrie. A cause des vents alizés, la mer est souvent houleuse sur la côte Nord, les vagues attaquent avec violence la falaise qui est plus élevée et plus continue que sur la côte Sud. Et à Porto Santo, la falaise la plus haute est exposée au Nord-Est. Le relief de Madère a été accusé par des soulèvements récents qui ont rajeuni les cycles d'érosion. Les pentes des rivières sont toujours très fortes, jusqu'à 100 % dans la Ribeira do Porco. L'écoulement se fait du centre de l'île vers le littoral. Les lits de laves intercalés dans les tufs et exhumés par l'érosion forment des replats ou des dos limités par des corniches et morcelés par les rivières — ce sont les *achadas* (replats) et *lombos* ou *lombadas* (dos).

On retrouve aux Açores toute la variété du relief volcanique : la *caldeira* ou volcan géant dominant l'île (Sete Cidades à São Miguel; Santa Bárbara à Terceira), les *caldeirinhas* qui, tels des terrils de pays minier, boursoufflent la surface des plaines et des plateaux (par exemple à Faial, autour de la ville de Horta), les *morros* basaltiques plus ou

moins échancrés par l'érosion (le Monte Brasil à Angra do Heroísmo), les *fajãs* de lave (au sud de Horta), les immenses vallées dégagées dans les tufs volcaniques (Ribeira da Cruz et Ribeira Grande à Flores). Tous ces reliefs atlantiques sont assez élevés et le point culminant de chaque île dépasse généralement 1 000 mètres, atteignant à Pico dos Açores 2 320 mètres, au Pico Grande de São Tomé 2 024 mètres et 2 830 à l'île de Fogo dans l'archipel du Cap Vert.

Mais au XVIe siècle, le volcanisme actif ne subsiste qu'à Fogo où il est mal connu et aux Açores. Ici, ce sont les sources chaudes de Furnas, dans l'île de São Miguel, qui en sont les manifestations pacifiques et permanentes. Plus dangereux et assez fréquents sont les tremblements de terre. Les plus violents sont restés de vrais événements historiques : à São Jorge le 28 avril 1580[67], à Terceira du 9 avril au 24 mai 1614[68]; Praia est détruite : 1 600 maisons, 5 églises, 3 couvents, 1 hospice et 17 ermitages sont démolis; 200 personnes sont tuées; c'est Vila Franca surtout qui est touchée[69]; à Terceira le 23 octobre 1639[70]; à São Miguel, du 12 au 19 décembre 1652, et en 1659, du 27 juin au 3 juillet[71]. Ces tremblements de terre s'accompagnent parfois d'éruptions volcaniques : en 1580 par exemple ou en 1630, l'éruption se produisant à Furnas; en 1652, au pic de João Ramos à São Miguel, l'éruption dure 8 jours et forme 3 pics qui coupent les routes. Enfin, le 3 juillet 1659, en face de l'île de São Miguel, un volcan surgit de l'eau, formant une île d'une lieue et demie de large. Elle brûle jusqu'au 10 juillet, puis disparaît. Tout le poisson à 8 lieues à la ronde est brûlé par l'éruption[72].

Toutes les îles portugaises de l'Atlantique sauf Tristan da Cunha sont situés dans la zone des alizés. Celles du golfe de Biafra — Anobom, São Tomé, Príncipe — sont de climat équatorial. A 700 mètres d'altitude São Tomé reçoit 2 m 60 de pluies. Les îles du Cap Vert, sous l'influence d'un alizé très sec — saharien — sont elles-mêmes désséchées. Les autres sont assez arrosées, surtout du côté exposé au vent. A Madère l'été est très sec sous l'influence de l'anticyclone des Açores. Mais la chaleur reste modérée par le courant froid des Canaries. Pendant le reste de l'année, l'île est sous l'influence des Westerlies et de leurs troubles cyclonaux qui amènent des pluies abondantes. Les vents dominants soufflent du Sud-Ouest et de l'Ouest. Les pluies sont alors d'allure méditerranéenne avec des averses au moment de l'équinoxe, un maximum au milieu de l'automne, parfois un maximum secondaire au début du printemps. La proximité de l'Afrique se fait sentir par des vents d'Est qui élèvent subitement la température et font tomber l'humidité de l'air à un degré très bas, jusqu'à 13 %. Mais c'est exceptionnel.

67. F. de Almeida, t. V, p. 165.
68. F. de Almeida, t. V, p. 165; P. Delgada, Câmara Municipal, Tombo Velho, 1614; Macedo, t. I, p. 121.
69. F. de Almeida, t. V, p. 165; P. Delgada, Monte Alverne, Canto II-2, p. 43; *Capitães e Donatários*, p. 201.
70. Maldonado, p. 148.
71. Macedo, t. I, p. 171; P. Delgada, Monte Alverne, Canto II-2 (19 oct. 1652); F. de Almeida, t. V, p. 165.
72. BN Madrid, 2 387, no 23, f. 146 (3 juillet 1659) : *Relación verdadera del prodigioso volcan* (Madrid, impreso en 1660); (*cf.* BN Madrid, 2 369, no 69, f. 398).



Les Açores sont dans une situation particulière, à la limite de la zone des alizés. En bref, elles ont un climat « atlantique » analogue au climat breton, mais plus humide, plus égal et plus chaud, avec vents dominants du Sud-Ouest. Le relief et la disposition des îles sur la carte expliquent les nuances propres à chaque île : Santa Maria et São Miguel plus humides et plus chaudes, São Miguel surtout, où la végétation est presque tropicale. Terceira plus fraîche avec une côte Nord-Ouest assez sèche à l'abri de la montagne de Santa Bárbara. Graciosa beaucoup plus aride à l'abri de ses reliefs, de ceux de São Jorge et Pico eux-mêmes assez secs. Pico et Faial plus chaudes. Corvo et Flores plus fraîches et plus humides.

Le vocabulaire açoréen offre des richesses savoureuses pour désigner les vents. Non pas celui, dominant, du Sud-Ouest qu'on ne craint pas. Mais les vents d'Est. Le vent du Nord-Est *esfola vacas* — « écorche-vaches » — celui du Sud-Est, le *carpenteiro* — le « charpentier » — qui rompt les amarres des navires et fait s'échouer ceux-ci sur la grève. Gaspar Fructuoso et Linschoten emploient l'expression et semblent très impressionnés par ce vent[73]. Certaines années ont connu d'effroyables tempêtes : celle du 26 février 1588 à Terceira, qui emporte une partie de la muraille du port d'Angra[74]; celle du 12 février 1649 qui dure 48 heures : le *carpenteiro* cause de gros dégâts coulant 4 navires dans le port[75]; celle du 9 octobre 1663 à Faial où la flotte espagnole perd deux gros navires et une bonne frégate[76].

Les îles portugaises de l'Atlantique sont-elles salubres ? Leur végétation naturelle est la steppe (Cap Vert, Ascension) plus souvent la forêt tempérée (Açores), méditerranéenne (Madère), tropicale ou équatoriale (São Tomé, Príncipe). En dehors de la zone équatoriale la forêt ne monte pas très haut. A Madère et aux Açores, avec ses pins et ses araucarias, elle ne dépasse pas 600 et 300 mètres d'altitude, remplacée au delà par la végétation pauvre des plateaux, noyés généralement dans les nuages, l'air chaud de la mer s'élevant et se condensant le long des reliefs. Là, seuls les tropeaux peuvent vivre. Cultures et établissement humain ont pris sur la forêt, formant couronne autour de l'île. Dans les îles équatoriales le problème est plus difficile : on monterait plus haut sans les difficultés du transport; mais la proximité de la côte fait peur avec son insalubrité et ses fièvres. La couronne existe quand même. Elle se retrouve interrompue et morcelée dans les îles plus sèches et moins fertiles de l'hémisphère austral. Ici, bien souvent, seules les vallées

73. L. Ribeiro, *Nomes de Ventos e de Diabo*, dans *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, no 2 (1944), pp. 299-302.
74. Drumond, p. 373.
75. Drumond, p. 98.
76. *Arq. dos Açores*, t. V, p. 263.

abritent la verdure. C'est vrai aussi aux îles du Cap Vert, pourtant insalubres, pays des fièvres et des refroidissements, aux dires d'Hawkins.

Les îles portugaises de l'Atlantique jouent donc le rôle de terres de colonisation, d'exploitation agricole, surtout les Açores, Madère, les îles du Golfe de Guinée. Elles fournissent les plantes complémentaires de celles du Portugal; en quantité pour le blé des Açores, en qualité pour le sucre des unes et des autres. Elles offrent des terres au Portugal surpeuplé. Etapes de l'émigration vers les nouveaux continents, elles sont aussi les laboratoires d'essai des grandes cultures nouvelles — le sucre par exemple.

Mais toutes ne peuvent jouer ce rôle. Par contre, toutes jouent celui d'escale ou de points de repère sur les routes de l'Atlantique : Madère et Porto Santo, les îles du Cap Vert, et en particulier Santiago sur la route des alizés du Nord-Est; les îles du golfe de Biafra sur la route de l'Angola. La Trinité et Martin Vaaz, Tristan da Cunha sur celle du Cap. Fernando de Noronha et les rochers de St. Paul sur la route du Brésil. Sainte-Hélène, Ascension, les Açores, spécialement Terceira, sur les routes du retour. Surtout, elles jouent le rôle de base, et le cas échéant de point de repli dans la colonisation des continents : Madère pour Mazagan; les îles du Cap Vert : relais vers l'Afrique et le Brésil, mais aussi base de pénétration vers les « rivières » de Guinée. São Tomé sert de capitale à la capitainerie qui s'étend devant elle, sur la côte d'Afrique, de la Volta au Congo.

Il faut éviter de confondre ces îles groupées généralement en archipels volcaniques, assez loin des continents, avec les îles côtières qui facilitent souvent l'installation sur le continent même où en tiennent lieu en procurant aux postes portugais une plus grande sécurité. C'est le cas des îles Bissagos, de St. Paul de Luanda, d'Itamaraca. Voici ce que Dapper écrit des îles Bissagos :

> « Comme ces îles sont arrosées de plusieurs ruisseaux, elles sont aussi fort fertiles. La terre est couverte d'arbres et on y recueille du vin de palmier, de l'huile et plusieurs autres fruits. Le terroir est plain et uni et sans beaucoup de culture et il est fort propre à rapporter toutes sortes de grains; mais on n'y sème ordinairement que du ris; on y a aussi de l'ivoire, de la cire, du poivre long que les Portugais appellent Pemienta de Cola dont les Turcs et les Sarrasins font grand état. La mer jette aussi fort souvent de l'ambre gris sur le bord. Il y a plusieurs sortes d'animaux et l'Océan et les rivières y sont fécondes en poisson. »[77]

D'autres îles, demeurées inhabitées, sont d'un grand secours pour les vaisseaux qui veulent faire aiguade et se fournir de bois. Telle l'île de Corisco dans les domaines du roi de Benin[78], ou celle de Santa Catarina entre São Vicente et le Rio de La Plata[79].

77. Dapper, p. 244.
78. *Cf.* Dapper, p. 318.
79. *Cf.* note (61).



D'ailleurs, Sainte-Hélène elle-même ne joue-t-elle pas ce rôle ? L'eau y est abondante. Très vite, les Portugais y ont apporté des animaux : chèvres, sangliers, perdrix, pigeons, et planté des arbres fruitiers : figues, grenades, oranges, citrons. Les navires revenant de l'Inde y laissent leurs matelots ou leurs passagers trop malades : ils peuvent ainsi se soigner, se guérir et prendre le navire suivant. Un édit du roi a interdit que l'île ait des habitants afin qu'elle soit entièrement réservée aux voyageurs. Linschoten raconte qu'un ermite s'y était installé et qu'il prenait soin de la chapelle. Mais comme il tuait des chevreuils pour les vendre, il fut expulsé. De même deux cafres de Mozambique et un Javanais s'étaient échappés des navires avec deux femmes esclaves et s'y étaient réfugiés. Ils avaient eu des enfants. Ils avaient fini par être une vingtaine et faire des dégâts. Le roi decide de les faire expulser eux aussi. Les voyageurs qui s'arrêtent à Saint-Hélène dressent des logettes sous les arbres : elles forment bientôt une véritable bourgade[80]. Autour, on récolte du salpêtre, nous dit l'*História Trágico-Marítima*[81]. Les tortues ne viennent pas à Sainte-Hélène : différence avec Ascension[82].

L'Atlantique portugais est donc un monde d'archipels. Les masses isolées d'Ascension et de Sainte-Hélène sont exceptionnelles. Dans chaque archipel, une île prend le pas sur les autres, devient la « capitale » : Terceira aux Açores, Madère dans le groupe du même nom, Santiago au Cap Vert, São Tomé dans le golfe de Biafra. Chaque île a son versant, sa côte favorisée, et son côté et son versant inabordables. Chacune a ses petites ou grandes ressources tirées de l'Océan : le sel (Cap Vert), les poissons (Madère), les baleines (Açores), les tortues de mer (Ascension). La plupart d'entre elles peuvent tirer de leur sol de belles richesses et les évacuer par leur port autour duquel se groupe l'agglomération urbaine.

Au fond, elles ne diffèrent pas des établissements dits continentaux de l'Atlantique portugais : Guinée, Angola, Brésil, eux aussi des archipels avec leur île principale, capitainerie de Bahia ou de Luanda, avec leur versant maritime abordable et l'inabordable, continental, avec leurs petites ou grandes ressources maritimes — la baleine à Bahia, le poisson en Afrique — avec leur agriculture riche succédant au déboisement et à la cueillette. Suite de méditerranées échelonnées du Nord au Sud et entre lesquelles on se déplace en mesurant la hauteur du soleil, l'Empire colonial portugais est encore, au XVIIe siècle, malgré le rio Zaïre et la São Salvador congolaise, malgré la São Paulo bandeirante, comme l'Empire athénien du Ve siècle, une thalassocratie.

80. Linschoten, t. I, chap. XCIV ; Abreu de Brito, *Um Inquérito*, p. 87.
81. *História Trágico Marítima*, t. VI, p. 126.
82. *Instructions Nautiques*, 414, p. 78. (*Cf. Linschoten*, t. I, chap. XCV; Abreu de Brito, *Um Inquérito*, pp. 37 et 87).

# CONCLUSION

Au terme de cette enquête sur l'Océan, nous pouvons mesurer l'insuffisance des résultats. Si nous apprécions la justesse des routes suivies par les navires, il nous manque un recensement précis des divers trajets effectués par chacun d'eux pendant le siècle. Impossible si nous le voulons complet, de longues recherches permettraient de le dresser en partie. Si nous savons comment les Portugais construisaient leurs navires au XVI$^{e}$ et au début du XVII$^{e}$ siècle, nous ignorons les transformations de la technique des chantiers navals après 1650, lorsqu'elle est atteinte par la maladie du gigantisme. L'organisation des chantiers, leur importance économique et sociale nous échappent encore pour une grande part. La navigation est assez bien connue, mais la manœuvre du navire, l'organisation de l'équipage, le type social des « mestres » le sont beaucoup moins. La vie à bord est mieux connue pour les nefs de l'Inde que pour les caravelles du Brésil. Enfin, si les côtes portugaise et brésilienne sont bien étudiées avec leurs aptitudes maritimes et les facilités qu'elles offrent à la pénétration, les côtes d'Afrique par contre, et la plupart des îles, attendent encore leurs géographes.

Ces réserves faites — qui sont autant d'appels lancés à de nouvelles recherches — ce que l'on sait déjà valait la peine d'être dit. Dans l'ensemble, entre 1570 et 1670, les conditions maritimes sont favorables au développement de l'Empire portugais dans l'Atlantique. Les progrès réalisés dans le siècle précédent et l'énorme simplification qui consiste pour le navire portugais à ne plus traverser deux océans mais un seul, ne sont pas étrangers à l'essor du Brésil au XVII$^{e}$ siècle. Le fait que ce Brésil soit plus près de Lisbonne que le Congo, plutôt au Sud qu'à l'Ouest du Portugal, sa côte d'accès relativement aisé grâce à un certain nombre de baies ou de récifs protecteurs, expliquent en partie son essor sucrier. Il explique aussi l'inutilité des flottes, la taille relativement modeste des navires, l'attrait que ces voyages représentaient pour les étrangers. Bref, tout ce qui va faire l'heur et le malheur de l'activité portugaise dans l'Atlantique au XVII$^{e}$ siècle.

DEUXIEME PARTIE

# Les Secteurs de l'Activité Economique

# INTRODUCTION

La science économique étudie les rapports de l'homme avec les biens matériels. Dans l'empire portugais du XVII[e] siècle, il s'agit d'abord de biens de consommation : avant l'ère du capitalisme industriel, les biens de production ne jouent qu'un rôle assez faible dans l'économie. Comme souvent dans une économie coloniale de type classique, les biens de consommation sont surtout les produits végétaux. Il faut les étudier un par un dans leur microéconomie, comme on dit aujourd'hui : le bois, les esclaves, le sucre, les produits de la mer, le blé, enfin la poussière des produits divers qui donne à tout trafic sa réalité vivante[1].

C'est dans cet ordre que nous les étudions. D'autres classements étaient possibles. Celui-ci avait l'avantage de la clarté. Pour reprendre encore une terminologie à la mode, l'économie brésilienne semble avoir joué un rôle « dominant » dans l'économie coloniale portugaise du XVII[e] siècle. C'est donc du point de vue de celle-là qu'il fallait se placer pour comprendre l'ensemble de « l'Atlantique portugais ». Or, le Brésil c'est, chronologiquement, d'abord le bois, puis le complexe esclaves-sucre, facteur capital, « dominant », « moteur » de l'économie brésilienne : nous lui avons consacré trois chapitres. Il fallait ensuite rappeler comment la vieille économie portugaise de la mer et des céréales s'était adaptée au nouvel empire. Enfin, les produits divers représentaient, pour la plupart, des persistances ou des promesses, ou ces produits manufacturés fournis par toute l'Europe et faisant de Lisbonne une place d'échange entre le Nord et les Tropiques.

Au lieu d'étudier un par un les grands produits, on aurait pu dégager les grands problèmes qu'ils posaient et consacrer un chapitre à chacun d'eux : problème géographique — technologie — réglementation administrative — structure des entreprises et modes d'exploitation — coutumes commerciales et grands courants commerciaux. La forme aurait été plus abstraite, plus attirante peut-être pour un esprit latin. Mais nous aurions perdu cette vue complète — et concrète — de la vie d'un produit, et le

---

1. Depuis 1960 un mot nouveau a été inventé pour désigner l'économie du point de vue de la branche d'activité : la mésoéconomie; mais les mécanismes de celle-ci sont très liés à ceux de la microéconomie.

lecteur n'aurait jamais été sûr qu'une affirmation devenue générale s'appliquât en fait à un produit particulier. L'écueil de notre méthode était la répétition. Nous l'avons évité en comptant sur l'intelligence du lecteur et sur sa faculté d'analogie, en aidant le lecteur au besoin par une incidente, une courte phrase, bref, sous une forme discrète, par un renvoi.

# I. LE BOIS

Avant de devenir une économie du sucre, l'économie brésilienne a été une économie du bois. Vers 1550, le Brésil est encore pour le Portugais et l'Européen le pays de ces troncs rouges ou violacés qui, taillés en meubles précieux, commencent à parer les belles demeures de Lisbonne. Dès le début du XVIe siècle, on rencontre sur les côtes les trafiquants de bois, français et portugais. Et dès le début, la cour portugaise considère l'exploitation du bois-brésil comme un monopole royal. Le premier contrat de monopole est signé dès 1501 pour trois ans avec un certain Fernando de Noronha[1], associé à des chrétiens nouveaux-convertis.

## POUR UNE GEOGRAPHIE DU BOIS DANS L'EMPIRE PORTUGAIS

En réalité, dès le XVIe siècle, l'Empire portugais manque de bois.

D'abord la métropole elle-même. Sans doute la végétation naturelle est-elle la forêt. Forêt à feuilles caduques ou forêt mixte dans le Nord, les arbres à feuilles caduques se mêlant dans les zones basses aux arbres à feuilles persistantes de la forêt méditerranéenne. Dans le Centre et le Sud, forêt méditerranéenne de chêne-liège à l'Ouest du Tage, ou de chêne vert, dans l'Alentejo. Forêt méditerranéenne à caroubiers dans l'extrême Sud[2]. Mais de gros défrichements, conséquences de l'accroissement de la population ont réduit beaucoup ces forêts. Déjà, au XVIe siècle, l'Alentejo est une vaste plaine dénudée. Le bois qui reste est absorbé chaque année par la construction ou le chauffage. Depuis le XVIe siècle, les *Posturas* — réglements municipaux — de Lisbonne édictent des mesures contre l'accaparement du bois à brûler *(lenha)*[3]. Une certaine activité artisanale nécessite l'usage de ce bois. L'Hôtel des Monnaies de Lisbonne fond son métal précieux au charbon de bois de chêne, *carvão de sovoro*[4]. Les rivières, le Tage et le Douro en particulier, sont utilisées pour le

1. Il a donné son nom à une île de l'Atlantique.
2. *Cf.* Birot, *o.c.* et Ribeiro, *Portugal, o Mediterrâneo ...*
3. *Elemen. Lisboa*, t. VI, p. 167.
4. Voir notre chapitre I sur la monnaie.

transport. Et un vrai cabotage du bois relie les ports, Lisbonne à Peniche par exemple, ravitaillant en particulier les chantiers de constructions navales[5]. Des mesures sont prises contre les incendies de forêt[6]. La coupe de bois est réglementée et l'on évite, par tous les moyens, de laisser perdre les coupes[7]. Mais on doit importer des bois du Nord, chêne allemand ou balte par exemple[8].

Les îles qu'on appelle aujourd'hui adjacentes, ont eu aussi de belles forêts. Madère, comme son nom l'indique, était au XVe siècle l'île du bois. Mais le bois a été exploité, saccagé parce qu'on en manquait, parce qu'il fallait de la place aussi, pour le blé, puis pour la canne, enfin pour la vigne. Dans la paroisse de Fayal, il existe, dès la fin du XVIe siècle une scie hydraulique dont le débit permet la fabrication rapide des caisses à sucre[9]. Les principales espèces de bois sont le pin et le laurier. On trouve aussi du tilleul, utilisé en menuiserie, le houx dont on fait des manches d'outils, le *pau ferro* employé pour les treillages, le bois de vigne dont on fait des caisses et le *pau de aderno* dont on fait des tonneaux, des « pipes » à vin. Quant à la bruyère, c'est un bon combustible[10]. Pour protéger ces espèces, toutes sortes de mesures sont prises. Sans doute certaines d'entre elles le sont plutôt contre l'érosion et l'assèchement des terres : ainsi l'interdiction par la municipalité de Funchal en 1593 de couper du bois le long des rivières et autour des sources[11]. En 1636, le roi prétend que parce qu'on n'a pas obéi à ses prédécesseurs et qu'on a déboisé, le nombre des sources s'est réduit, ce qui explique la décadence de la canne à sucre[12]. Mais il s'agit aussi de maintenir des réserves de bois. En 1596, les habitants de Funchal sont autorisés à couper du bois pour leurs *engenhos* dans la capitainerie de Machico. Si la municipalité de Machico ne les y autorise pas, ils doivent s'adresser au *Provedor* de la Fazenda royale[13].

Les Açores, elles aussi, ont de belles forêts, mais seulement au-dessous de 400 mètres. Au-dessus, baignent dans le brouillard les prairies ou les mauvaises terres volcaniques — le « biscuit » de Terceira —. L'homme s'est établi dans la zone de la forêt et par là même lui a fait subir un gros recul. Linschoten, qui visite les Açores à la fin du XVIe siècle, nous décrit le bois qu'on y trouve : le cèdre utilisé pour la construction des chariots et des navires, et, comme bois à brûler, le *sanguinho*, couleur

5. AHU, Reino IV (22 août 1624), par exemple : *Consulta do C.º da Faz.ª*; Simancas, SP 1 472 m, pp. 248-249 (16 janvier 1608) : *Contrato*.
6. AHU, Reino X (23 déc. 1639) : *Consulta do C.º da Faz.ª*, par exemple.
7. *Cf.* les bois coupés à Pederneira : AHU, Reino VII (28 avril 1638) et Reino IX (31 mai 1638) : *Consultas do Cº da Faz.ª*.
8. AHU, Reino X (6 juillet 1639) : *Consulta do C.º da Faz.ª*.
9. *Saudades da Terra*, t. II, chap. XVIII, p. 100.
10. *Ibid.*, t. II, chap. XIX, p. 105.
11. AD Funchal, Câmara, t. III, p. 213 : *Registo da provisão del Rey*.
12. *Coll. Chron.*, p. 81 (24 mai 1636); AD Funchal, Câmara, t. VI, pp. 41 et 42 (avril 1640) : *Treslado da provisão de S.M.*
13. AD Funchal, Câmara, t. III, p. 223 : *Treslado da provisão de S.M.*



de sang; d'autres bois, blancs et jaunes, sont utilisés couramment pour le mobilier. Il est probable que l'araucaria — encore important aux Açores aujourd'hui — y avait une large place, mais comme les autres, très réduite par la culture.

Plus loin, les îles du Cap Vert ou l'Angola sont des terres de steppes tropicales. De même le Mozambique. L'Inde Orientale a fourni du bois précieux avant le Brésil. Mais elle est très loin, et le déclin de la puissance portugaise dans l'Océan Indien va tarir la source qu'elle représente. D'ailleurs une partie du bois est utilisée sur place, en constructions navales. Et l'Afrique occidentale et centrale ? N'est-elle pas couverte d'une forêt dense équatoriale sur une profondeur de 200 kilomètres, le long de la côte Ouest-Est ? Et cette forêt n'atteint-elle pas près de 300 kilomètres de profondeur à la hauteur du cap des Palmes ? Et n'est-elle pas encore plus profonde le long de la côte Nord-Sud, au Congo ? São Tomé et Príncipe ne sont-elles pas les îles par excellence de la forêt équatoriale ? En vérité, São Tomé et Príncipe sont ravagées par la canne à sucre. Quant à la grande forêt de la côte africaine, elle offre, pour les Portugais du XVIe siècle, de gros inconvénients. Laissons de côté l'interruption qu'elle présente entre Accra et Lagos; là, quelques îlots boisés font la liaison entre la forêt de l'Ouest et celle de l'Est. Et les postes portugais — ce ne sont que des postes — se trouvent, Mina par exemple, près de cette trouée. Les possibilités d'exploitation en sont réduites. Défaut plus grave : la côte est difficilement accessible. Il faut franchir la barre, les lagunes, les palétuviers, les marécages, trouver un fleuve navigable pour pénétrer dans l'intérieur. Or, le bois, au XVIe siècle, est une marchandise pondéreuse, difficile à transporter et à manier.

Surtout, malgré les apparences, la forêt équatoriale n'est pas une forêt riche. Les fortes lignes de Pierre Gourou sur les forêts tropicales[14] s'appliquent à la forêt africaine :

> « Le premier défaut de ces forêts est leur hétérogénéité ... Il y a au moins 500 espèces arborescentes en Côte d'Ivoire appartenant à 248 genres et 55 familles ... Les forêts de la zone chaude comportent d'autre part un grand nombre d'essences à bois mou qui sont absolument sans valeur ... On estime que dans les forêts de la Côte d'Ivoire, on ne trouve pas plus d'un acajou pour 10 hectares ... Les forêts de la zone chaude ont un très faible taux d'accroissement ... »

Reste le Brésil. La forêt tropicale y présente les mêmes défauts qu'ailleurs, mais compensés par quelques avantages. D'abord les conditions mêmes de la navigation dans l'Atlantique, qui peuvent faire préférer le bois du Brésil au bois d'Afrique. Le commerce est, en gros, triangulaire. Les navires quittant l'Afrique sont chargés de nègres. Quand ils quittent le Brésil, ils n'ont rien qui puisse prendre la place de cette encombrante cargaison humaine, à côté du sucre, d'un peu de cuir et

14. *Les pays tropicaux*, p. 90.

de tabac, sinon le bois. Et, pour un navire à voiles, le Brésil est plus près du Portugal que la Guinée[15].

La forêt brésilienne s'étend sur toute la zone côtière de l'Est, du Cap São Roque au Cap Frio. Au Sud de Bahia, elle descend des versants de la Serra do Mar sur la plaine côtière et vers la mer. Sur les versants de la Serra do Mar, c'est une forêt dense de bambous (*Bambusa taquara*), de petits arbres, de grandes fougères, avec des fuchsias et des bégonias. C'est le paysage qu'on trouve entre 500 et 1 400 mètres. Au delà de 1 400 mètres règnent les tourbières. Entre 500 et 300 mètres, les bambous sont remplacés par des palmiers. Au-dessous de 300 mètres les arbres augmentent de taille, le sous-bois s'épaissit, les lianes se développent. On passe à la forêt de la plaine maritime (*mata costeira*) aux troncs beaucoup plus gros que dans la forêt de versant. Elle est différente de la forêt équatoriale amazonienne par certaines espèces — l'hévéa, par exemple, n'y existe pas — mais humide comme elle. Elle s'étend sur les dépôts quaternaires et les argiles tertiaires. Sur les sables tertiaires, la forêt est plus claire. Quelques *campos* s'y font place. Enfin, les palétuviers couvrent les fonds des baies et les rives inférieures des cours d'eau. Au Nord de Bahia, la zone côtière, dégarnie d'arbres aux XIXe et XXe siècles, forme encore au XVIe une vaste forêt dont la largeur ne dépasse pas 50 kilomètres. Cette forêt n'est pas continue. Elle n'existe que dans la zone pluvieuse. Elle couvre les gneiss et les schistes ou les calcaires crétacés mais non les sables tertiaires. Autour de Bahia, elle occupe les affleurements de schistes crétacés mis à nu par l'érosion qui forment la couronne du *Reconcavo*. Elle s'élève sur le rebord du plateau tertiaire qui le domine à l'Ouest. Vers l'intérieur, la forêt couvre moins d'espace et finit par devenir sporadique et disparaître.

Toute cette forêt s'enrichit du Nord au Sud avec l'humidité croissante. Les fougères arborescentes, les orchidées, les cecropias qui manquent à Recife, abondent à Santo Amaro, dans le *Recôncavo*. Mais ce n'est pas tant la contexture générale de la forêt qui est importante pour l'exploitation, que son abondance en bois-brésil. Pour s'en rendre compte il faut préciser ce qu'est le bois-brésil et quelles sont ses différentes variétés.

Le bois-brésil (*caesalpina echinata*) a été étudié pour la première fois en 1648 par Marcgrav dans son *Historia Naturalis Brasiliae*[16] puis en 1658 par Pison dans son *De Indiae Ultriusque re naturali et medica*[17]. Il a été décrit par Lamarck dans son *Dictionnaire Encyclopédique de Botanique*[18] :

> « BRESILLET, *Caesalpinia*, genre de plante à fleurs polypétalées, de la famille des légumineuses qui a des rapports avec les Poincillades et les Caneficiers et qui comprend des arbres ou des arbrisseaux exotiques, communément épineux et dont les feuilles sont deux fois ailées ... C'est un arbre qui devient fort gros et fort grand et dont l'écorce est brune et armée de piquants courts et épars. Ses rameaux sont longs et étalés; ses feuilles sont alternes, deux fois ailées et portent des folioles ovales, obtuses et comparables à celles du buis. Les baies viennent en grappes simples, sont panachées de jaune et de rouge et ont une odeur agréable. Elles produisent des gousses oblongues, aplaties, d'un brun obscur, hérissées à l'extérieur de beaucoup de petites pointes et qui renferment quelques semences lisses et d'un rouge brun ... Le bois intérieur de son tronc est rouge mais il est recouvert d'un aubier fort épais. Ce bois est très pesant, fort sec et pétille dans le feu où il ne fait presque point de fumée à cause de sa grande sécheresse. Il est propre pour les ouvrages de tour et prend bien le poli ... »

15. Voir ci-dessus le chapitre I de notre première partie.
16. *Historia Plantarum*, Lib. III, pp. 101-102.
17. Lib. IV, chap. XXV, pp. 163-164, Amsterdam.
18. Paris 1789.



En réalité, il faut, avec Aires de Casal[19] et Simonsen[20], distinguer plusieurs essences :

*a*) l'*arabutan*, qui atteint parfois des proportions gigantesques :

> « Très beau à voir, écrit Thevet, l'écorce est toute grise, le bois rouge par le dedans et principalement le cueur lequel est plus excellent, aussi s'en chargent-ils le plus ... Cet arbre porte feuilles semblables à celles du buis, ainsi petites, mais espesses et fréquentes ... Il ne rend nulle gomme comme quelques autres, aussi ne porte aucun fruit. »[21]

*b*) l'*ibirapitanga*, qui atteint la hauteur du chêne. Ses feuilles ressemblent beaucoup à celle du buis. Ses fleurs sont blanches et vertes. On en distingue trois espèces :

l'*ibirapitanga-brasil* ou *brasil-mirim* qui est le meilleur. Il a le tronc le plus gros, l'écorce la plus rouge et la plus fine; les épines sont très fines et très nombreuses. La feuille est très petite et le cœur très rouge;

le *brasil-assu* ou *rozado* a le tronc le plus haut et le plus droit et donne une teinture plus rose, mais peu consistante;

le *brasileto* diffère peu du *brasil-assu* mais il donne peu de teinture et de couleur terne. C'est le plus mauvais des trois.

Le bois de l'*ibirapitanga* est recommandé pour les charpentes et les constructions navales. Il résiste à l'eau, éclate en brûlant et ne fait pas de fumée.

Ce bois-brésil, on le trouvait avant même la découverte du Brésil, dans l'Inde. Vasco de Gama et ses successeurs en rapportaient des chargements. Mais le *páo vermelho* chanté par Camões était plus facile à faire

19. *Corografia Brasílica*, t. I, pp. 105 et suiv.
20. *História Económica do Brasil*, t. I, chap. III.
21. Cité par Almeida Prado, *Pernambouc*, IV, p. 156.

venir du Brésil que des Indes. Dans le même temps, les Espagnols le découvraient aux Antilles — Haïti et Jamaïque surtout —, en Amérique Centrale et au Mexique. De même au Brésil on le trouve dans l'intérieur, dans les forêts correspondant aux Etats actuels du Minas et du Goyaz. Mais quand ce n'est pas le manque de place sur les navires, c'est la difficulté du transport jusqu'à la côte qui limite la source normale au littoral qui va de Pernambouc à Rio de Janeiro. D'ailleurs, plus on se rapproche de l'Equateur, plus la qualité de ce *pau-brasil* est fine. Il est rare au Sud de Bahia, très répandu autour de Pernambouc, atteint sa qualité optimale à Paraïba puis s'abâtardit en allant vers le Nord[22].

Il faut ajouter des nuances régionales. Le Cabo Frio qui forme la pointe méridionale de l'exploitation est un grand centre d'exportation. Dès le début, les Français y sont souvent venus. Mais son bois est de qualité très inférieure, comme l'a prouvé une expertise organisée en 1695 par la Junta do Comércio.

La capitainerie de Porto Seguro a beaucoup de bois de bonne qualité. On en distingue trois sortes : le meilleur est, comme à Pernambouc, le plus gros : c'est le *merim* ou *mirim*. Une autre espèce a la feuille petite et pointue : on l'appelle de *folheta*; elle donne parfois de fort jolies teintes. La troisième a une feuille plus petite que celle du myrte : les Indiens l'appellent *gurapitangusu*. Elle n'est pas bonne. Au temps du *contratador* Alvaro de Azevedo, on en chargea beaucoup pour le Portugal, ce qui y discrédita le bois-brésil. Ces trois sortes de bois se trouvent sur les trois grands fleuves côtiers de la région de Porto Seguro — le Rio Grande à douze lieues au Nord de Porto Seguro; le Rio de Jucurucu ou Rio des Caravelles : c'est la rivière de Porto Seguro même; le Rio Mocury, qui se trouve à six lieues au Sud du précédent[23].

La capitainerie d'Ilhéus, le Rio Real et le Rio Sergipe, l'Alagoas ont aussi d'excellents bois, et en grande quantité. C'est sur les deux rios que, selon Frei Vicente do Salvador, viennent souvent se ravitailler les Français.

Plus largement, dans la région de Bahia, André et José Rebouças distinguent quatre catégories[24] :

*a*) le *pau-brasil douradinho* : le plus précieux. Il a une très petite feuille et des épines;

*b*) le *pau-brasil tamarino* qui porte ce nom parce qu'il ressemble à un tamarinier. Il a lui aussi des épines;

22. Lettre de A. de Sousa au vicomte de Cerveira : « estanhando [*sic*] que o Conselho não quisesse que da Bahia fosse pau do Brasil por ser melhor o de Pernambuco, podendo ir por lastro. » (BA, 61-VII-46, f. 402 et 408). *Cf.* Watjen, p. 440 : le bois du Rio Grande est inférieur à celui de Pernambouc.

23. BN Paris, Fonds portugais, Ms. XXV-61, f. 158-158 v° : *Papel sobre o pau brasil.*

24. Dans *Ensaio de Indice Geral das Madeiras do Brasil*, Rio de Janeiro, 1878, cité par B. José de Sousa, *O pau na história do Brasil.*



*c*) le *pau-brasil pitanga* appellé ainsi parce que sa feuille ressemble à celle de la *pitangueira*. Il a peu d'épines. Il est très important dans les forêts de Santa Cruz et Porto Seguro;

*d*) le *pau-brasil araca* qui a l'écorce lisse comme celle de l'*araçaseiro*.

B. José de Sousa, qui cite cette classification, fait remarquer qu'elle est très sujette à caution. On a réuni, dit-il, sous le même nom des espèces différentes. Elle reste intéressante néanmoins si elle est employée réellement par les habitants de la région bahianaise.

Les contemporains ont essayé d'expliquer l'amélioration de la qualité du Sud au Nord. Pero de Magalhães Gandavo écrit en 1576 :

> « ... il est clair que ce bois est produit par la chaleur du soleil et l'influence de ses rayons car on n'en trouve que dans la zone torride et plus on est près de la ligne équinoxiale plus fin est le bois et meilleure sa teinture. C'est pourquoi on n'en trouve pas dans la Capitainerie de São Vicente ni au Sud de cette Capitainerie ... »[25]

Ce dernier renseignement semble inexact car Ulrich Schmidel, dans son *Histoire Véritable d'un Voyage Curieux*, raconte qu'il a trouvé le 13 juillet 1533 à São Vicente « un vaisseau portugais qui venait d'être chargé de sucre, de bois de teinture et de coton par Pierre Rossel »[26].

Enfin, le Brésil a d'autres bois que le bois-brésil : le *jacaranda* — le *pau-santo* des Portugais, le palissandre des Français, bien que le palissandre ne soit en fait qu'une espèce de *jacaranda*[27] —, l'*ubiragara* ou *ubaraguara*, bois très léger facile à travailler, car assez tendre dont les troncs servent aux Indiens à fabriquer de longs canoës. De même est léger l'*apehyba* qui, selon Gabriel Soares, est « ... long, très droit et si léger qu'il suffit d'un Indien pour le porter à la côte ... ». Le Brandónio des *Diálogos* l'appelle *pau de jangada*, car il est utilisé pour la confection des radeaux de ce nom. Et il nous en cite une foule d'autres ...[28].

## LA COUPE DU BOIS-BRESIL

Si l'on veut exploiter le bois-brésil ou les autres bois du Brésil il faut d'abord en organiser la coupe et le transport jusqu'à la côte. Dans ces opérations, les Européens, avant l'arrivée des Noirs et le développement

25. Trad. de l'*História da Provincia de Santa Cruz*, cité, par B. José de Sousa, *o.c.*, p. 69.

26. Trad. française, Paris 1836.

27. Le capitaine André Martinez da Palma, dans sa lettre du 20 juillet 1657, vante l'abondance du *jacarandá* dans le Parahyba do Sul. (BN Paris, Fonds portugais, Ms. XXVIII, n° 129-130, f. 303).

28. *Diálogos das Grandezas do Brasil*, pp. 158-159, avec l'essai d'identification, en note, de Rodolfo Garcia (pp. 171-172).

de la canne à sucre, sont aidés par les Indiens qui n'ont d'autre moyen, pour abattre les arbres, que d'en brûler le pied[29]. Ils dépouillent alors les troncs de leur écorce[30], à l'aide de hachettes et les sectionnent en morceaux de 5 à 10 palmes que l'on « porte » jusqu'à la rivière. L'indigène, payé en nature, s'étonne, d'ailleurs, que le Blanc attache tant d'importance à ce bois et se fatigue tant à l'emporter au-delà des mers. On croit, sans en être bien sûr, que la meilleure époque pour la coupe est celle de la nouvelle lune pendant la saison des pluies, *inverno*, et du dernier quartier pendant la saison sèche, *verão*. En dehors de ces périodes, le bois « perd » à l'endroit des coups de hache, ce qui diminue son rendement comme bois de teinture[31].

Cette exploitation est assez lente. Tout change avec l'arrivée des Noirs et du bétail. Les colons ont maintenant à leur disposition de la main-d'œuvre résistante et des bêtes de trait. Ils profitent de la morte saison sucrière, des moments où l'*engenho* est au repos pour couper le bois que l'on transporte sur des chars jusqu'à la rivière. Certains colons font ainsi 1 000 à 2 000 quintaux par an. Au prix de 7 à 8 testons le quintal, cela fait un beau bénéfice[32].

Au début du XVIIe siècle, l'exploitation du bois est si profitable que le gouvernement craint un réel déboisement. Nous possédons la lettre que le roi envoie le 21 juillet 1605 à l'évêque Dom Pedro de Castilho, vice-roi de Portugal, et celle, quasi identique, qu'il adresse le même jour au Conseil de l'Inde[33]. Il a été informé que les arbres subissent un gros dommage et qu'on finira vite par les épuiser. Il faut que l'évêque s'occupe de cette question, qu'il se fasse documenter par une personne compétente et qu'il consulte le Conseil de l'Inde, en ordonnant que l'on rédige un réglement. Le 22 du même mois, il écrit à Pedro de Castilho. Il a lu la consulte du Conseil de la Fazenda, les avis de Salvador Correa de Sá et de Feliciano Coelho de Carvalho et la consulte du Conseil de l'Inde. Il confirme ce qu'il a déjà écrit : qu'on fasse un réglement et qu'on le lui envoie pour qu'il l'approuve. L'affaire semble pressante. Le réglement paraît peu après, daté du 12 décembre de la même année[34]. Son préambule insiste sur l'éloignement de plus en plus grave des exploitations de bois par rapport à la côte. Le roi décide que personne ne pourra couper du bois sans licence expresse sous peine de mort et de confiscation de tous ses biens. Pour accorder une telle licence, le *Provedor Mor* devra s'informer de la qualité de la personne qui la demande, et il refusera la licence s'il soupçonne quelque fraude possible. Le même

29. *Cf.* Jean de Lery, cité par B. José de Sousa, *o.c.*, p. 70.
30. Les troncs deviennent minces comme des jambes (*pernas*) (*cf. Diálogos das Grandezas do Brasil*, p. 146).
31. Aires de Casal, *Corografia Brasílica*, t. I, pp. 105 et suiv.
32. *Diálogos*, p. 146.
33. Simancas, SP 1 491 m, p. 710 : *Carta d'El Rei para o Bispo Vice Rei* (*cf.* BA *Inventaire*, nos 151, 154 et 186 : *idem*).
34. Evora, *Livro Dourado*, pp. 225 et suiv.; AN Rio, Col. 60, f. 1-65 vo : *Regimento do Pau Brasil.*



fonctionnaire devra établir un grand livre où l'on enregistrera toutes les licences avec le nom et toutes les *confrontaciones* — signalement — des bénéficiaires et les quantités de bois accordées. Le titulaire de la licence sera obligé de livrer cette quantité au *contratador* qui fournira un certificat conforme à la licence à vérifier[35]. Le bois coupé au-delà de la quantité prévue par la licence sera confisqué au profit de la Fazenda royale. De plus, le contrevenant encourra les peines suivantes : pour 10 quintaux en trop : une amende de 100 *cruzados*; pour 50 quintaux en trop : arrestation et déportation en Angola pour 10 ans; pour 100 quintaux en trop : mort et confiscation des biens.

Dans chaque capitainerie, le *Provedor* répartira équitablement les licences entre les colons. Chaque année, on déterminera la part de chaque capitainerie dans la coupe totale. Cette répartition sera faite en présence du gouverneur du Brésil par le *Provedor Mor* de la Fazenda royale et les officiers municipaux de Bahia. On tiendra compte de l'état des forêts de chaque capitainerie. On précisera aussi les règles à observer.

Une des causes les plus fréquentes de la détérioration des forêts, ajoute le réglement, vient de ce que les *contratadores* n'acceptent que les troncs cylindriques alors que le bois tors[36] est aussi bon pour la teinture. Désormais, il est interdit de laisser ce bois dans les forêts et les *contratadores* devront tout accepter. Il existe d'autres causes de détérioration : on fait bourgeonner les arbres en leur enlevant les branches, et on met le feu aux racines pour obtenir des essarts. Ces pratiques sont désormais interdites.

Pour assurer le respect de ces prescriptions une enquête sera faite sur les coupes tous les ans, et dans chaque capitainerie deux « gardes », payés sur le vingtième des amendes, seront nommés par la municipalité du chef-lieu avec l'approbation des *provedores* de la Fazenda royale devant lesquels ils prêteront serment.

Il est difficile de savoir dans quelle mesure ce réglement fut observé. Néanmoins, tourne autour de lui, dans les années qui suivent, toute la correspondance officielle. Dès le 17 décembre 1605, l'évêque Dom Pedro de Castilho transmet au roi des remarques faites par Jerónimo Pedroso de Brito devant le Conseil de l'Inde[37]. Brito pense que la peine de mort est trop rigoureuse pour punir des délits dans la coupe du bois. La confiscation des biens, dit-il, devrait suffire. En 1606, le gouverneur du Brésil, Diogo Botelho, rappelle au roi l'abondance et la qualité du bois-brésil dans les capitaineries de Bahia, d'Ilhéus et de Porto Seguro[38]. Mais, ajoute-t-il, on doit prendre toutes les précautions pour que ces

35. Le texte dit : « e se obrigará a entregar ao contratador toda a dita quantidade que trata na certidão para com ella vir comfrontar o asento de liçença de que se fará declaração e nos ditos asentos assinará a pessoa que levará a certidão e a pessoa que levará licença como escrivão ... »
36. « pancos e ilhargas ».
37. BA *Inventaire*, no 194 : lettre du Vice Roi au Roi.
38. BA, 51-IX-29, f. 27.

richesses, dont certaines ont été découvertes récemment, ne soient ni endommagées ni coupées. Le 30 novembre, le roi écrit au vice-roi pour que le Desembargo do Paço mette en exécution le réglement du 12 décembre 1605[39]. Le 3 juin 1609, il signe une provision sur la libération d'inculpés dans une affaire de bois-brésil[40]. La même année, semble-t-il, est promulguée une loi pour réglementer les plantations et conserver — est-il la peine de traduire ? — *os bosques e mattas*, qu'on interdit de couper ou de brûler pour faire des essarts, là où l'on peut l'éviter[41]. L'année 1610 est marquée par la mission du capitaine et sergent major Diogo de Campos Moreno, envoyé par le gouverneur général dans la capitainerie d'Ilhéus pour en inspecter les forêts. Il fait son rapport le 5 avril 1610, et le 15 mai 1610 la municipalité d'Ilhéus envoie, elle aussi, le sien[42]. On craint que les centres traditionnels de production ne s'épuisent. Dans sa lettre du 31 août 1612[43], au comte de Sabugal, le vice-roi de Portugal note que tous les experts s'accordent pour que l'exploitation du bois de la région de Pernambouc soit provisoirement suspendue. On en a trop abattu et il ne faut pas aller à moins de 20 lieues dans l'intérieur pour en trouver. Ce qui coûte très cher.

Quelle est la part de la coupe frauduleuse dans ce déboisement ? Dans quelle mesure le réglement de 1605 a-t-il été observé ? Un peu de lumière peut être jeté sur ce double problème grâce à l'affaire des Jésuites. Ceux-ci ont obtenu, à une date impossible à préciser, le monopole de la coupe du bois dans la capitainerie d'Espírito Santo. L'ont-ils gardé ? et jusqu'à quand ? Nous n'en savons rien. Toujours est-il que l'idée est reprise en 1625 pour l'ensemble du Brésil. Gaspar de Sousa présente au roi et au Conseil de la Fazenda un projet dans ce sens, qui semble avoir été adopté. Il s'agit d'éviter l'exploitation clandestine de bois pour permettre la conservation des forêts, protéger les Indiens contre les mauvais traitements, et ainsi faciliter leur conversion. Dans ce but, on confiera à la Compagnie de Jésus le monopole de la récolte, du transport et de l'entrepôt du bois jusqu'à l'embarquement sur les navires[44].

En quoi les Jésuites pouvaient-ils mieux protéger les forêts et les Indiens que de simples exploitants ? On ne le dit pas explicitement, mais nous pouvons le supposer. Les Jésuites étaient les protecteurs traditionnels des Indiens. Surtout leur monopole équilibrait le monopole du *contratador* qui avait affermé le transport vers le Portugal. On créait ainsi un « monopole bilatéral » où devait l'emporter celui qui avait les « reins solides » comme dit le langage économique. Qui pouvait donner

39. BA, 51-VIII-20, f. 208.
40. AN Rio, Col. 60, f. 1-67 v°.
41. Borges de Barros, p 173.
42. AHU, Bahia I.
43. BA, 51-VII-16, f. 259 v° et 390.
44. AHU, Pernambouc I (6 août 1625) : lettres de Gaspar de Sousa à S.M.; AHU, Pernambouc I (2 octobre 1625); AHU, Bahia II (25 février 1625); Simancas, SP 1 519 m, f. 9 v°, 10 (15 février 1625) : lettre du roi aux gouverneurs du Portugal.



les reins solides sinon le roi, arbitre des prix, qui contrôlait l'activité du *contratador* à l'achat comme à la vente et le prenait réellement dans une tenaille. Supprimant la concurrence, le monopole ôtait à l'exploitant ce goût du profit immédiat et maximum qui le poussait à saccager les forêts. Un seul exploitant pouvait organiser l'exploitation rationnellement, prévoir l'avenir, vendre au *contratador* des bois noueux ou tors sans craindre les troncs lisses du concurrent. Là, comme pour les *reducções*, l'humanisme jésuite apparaissait dans l'économie contre les méfaits déjà sensibles du capitalisme commercial[45].

Malgré les précédents du Japon une introduction aussi directe des religieux dans ce domaine matériel devait faire scandale. Scandale où la jalousie des marchands, qui jusque là vivaient de ce commerce, trouvait son compte[46]. Les supérieurs de l'Ordre intervinrent, interdisant aux pères tout ce qui avait l'apparence d'un négoce, l'exploitation du bois devant se faire uniquement sous forme de troc. C'est sous cette forme que les Jésuites continuèrent à embarquer du bois-brésil pour les *contratadores*, en 1643 par exemple, où il est question de « 2 200 quintaux achetés à Philippe Bandeira de Melo aux prix de 19 *vinténs* le quintal », ou en 1666, lorsque le Visiteur du Collège d'Espírito Santo rappelle l'interdiction, faite par l'Ordre, de vendre du bois-brésil sauf, éventuellement, au *contratador* du roi[47]. Ce monopole ne lésait pas seulement les intérêts des marchands. Il risquait de faire perdre aux donataires des capitaineries l'impôt du « vingtième » qu'on devait leur payer. Le roi s'en préoccupe dès le 4 septembre 1625[48].

Naturellement, ce monopole est brutalement brisé par les Hollandais (1630). Ceux-ci occupent la région la plus riche en bois, celle de Pernambouc. A la demande de la Compagnie des Indes, le Conseil politique de la Nouvelle Hollande adjuge les coupes à des concessionnaires qui doivent fournir des bois de 7 à 9 pieds de longueur et de la grosseur d'un bras au moins[49]. Beaucoup de ces concessionnaires devaient être des Portugais. Le cas le plus curieux est peut-être celui d'un jésuite, Manuel de Morais, né à São Paulo, formé à Bahia et qui se trouvait à Pernambouc au début de la guerre. Combattant contre les Hollandais, il est fait prisonnier, va en Hollande et revient en 1643 au Brésil où il s'adonne à l'exploitation du bois. Il occupe huit esclaves à couper les troncs, livrés au Hollandais Daniel Gance Pull, qui les transporte à Recife dans des chars à bœufs[50]. Dès 1635, en effet, le Conseil politique s'était inquiété du bois abattu qu'on

45. Il y a là peut-être déjà une idée « rooseveltienne » avant la lettre.
46. S. Leite, *História da Companhia de Jesus*, t. IV, pp. 162 et suiv. Il est évident qu'il devait y avoir là, au moins théoriquement, une source de revenus pour les Jésuites.
47. S. Leite, *História da Companhia de Jesus*, t. IV, pp. 162 et suiv.
48. Simancas, SP 1 519 m, p. 85 : *Sobre a vintena do pau brasil ...*
49. Watjen, p. 440. Au début on envoie des soldats couper le bois pour la construction (Richshoffer, p. 137). Pour un contrat de coupe hollandais, *cf.* : Recife, *Brieven Uit ...* (1635).
50. Dans B. José de Sousa, p. 167.

ne parvenait pas à transporter faute de moyens. On ignore comment le problème a été en général résolu, mais les entreprises de transport on dû être encouragées.

Les concessionnaires des coupes — peut-être, s'ils étaient portugais, par patriotisme bien compris — ont réussi à escroquer le Conseil politique. Au lieu de payer 3 ou 4 florins au maximum pour les 100 livres de bois-brésil, les conseillers avaient payé le quintal au prix de 6, 8, 10 et même 15 florins. Du bois a été vendu hors de la Compagnie et des licences accordées exceptionnellement à de libres marchands. Des gens sans concession ont abattu du bois et l'ont vendu, à des prix scandaleux, aux fonctionnaires de la Compagnie. En 1638, la Compagnie s'est vue réaffirmer son monopole pour les bois de teinture[51].

Pendant l'occupation hollandaise, l'exploitation portugaise s'est repliée vers le Sud, en particulier sur les capitaineries d'Ilhéus, Porto Seguro et Cabo Frio. Comme le manque de bois se fait sentir, on accorde, malgré le monopole des Jésuites, des privilèges de coupe, surtout à Porto Seguro, et cela à la demande du *contratador* qui sans cela ne peut assurer son commerce. Par exemple, le 4 mai 1633, le *Provedor Mor* du Brésil accorde à 14 colons de Porto Seguro licence pour abattre des quantités de bois-brésil variant, pour chacun, entre 500 et 2 500 quintaux[52]. De même en 1634, deux colons du Rio das Caravellas reçoivent la même licence pour 1 5000 quintaux chacun[53]. En 1637 un autre colon l'obtient pour 2 000 quintaux, et un colon originaire de Setúbal[54] pour 1 000 dans la capitainerie d'Ilhéus. En 1645 un autre, à Porto Seguro, pour 3 000[55]. Cette année-là le capitaine Paulo Barbosa, facteur de S.M. pour le bois-brésil et chargé de faire une inspection dans la capitainerie, rappelle que l'exploitation du bois y est toujours aux mains de la Compagnie de Jésus, qui achète parfois le bois coupé à des colons[56].

En 1649, est créée la Compagnie générale de Commerce du Brésil. Elle reçoit le monopole du bois-brésil, en particulier de sa coupe[57]. En réalité l'application de ce monopole semble souple. Dès 1650 le gouverneur général ordonne au capitaine général de Porto Seguro de laisser la liberté de coupe à l'intérieur de la capitainerie : on rendra ainsi service à la Compagnie du Commerce qui parvient avec peine à rassembler son bois[58]. Ailleurs il semble que la compagnie se plaigne de l'intervention de l'Administration[59]. C'est que la Compagnie ne se charge pas

51. Watjen, pp. 440 et 441.
52. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, p. 11-21.
53. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, p. 203.
54. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, pp. 419 et 455.
55. AHU, Bahia IV (3 mai 1645) : *Consulta do C.º U.º*; autres exemples : BN Rio, *Doc. Hist.*, série V, vol. VII, p. 98; série XIV, vol. XVI, p. 257. BN Rio, *Doc. Hist.*, VII, série V, p. 98; XVI, série XIV, p. 257.
56. AHU, Bahia IV (27 novembre 1645) : lettre au roi.
57. Chapitre 25 de la Charte de la Compagnie.
58. BN Rio, *Doc. Hist.*, série I, vol. III, p. 69 (Bahia, 19 juin 1650).
59. AHU, S. Tomé II (1663) : note du C.º U.º; AHU, Bahia IX (3 août 1663) : *Ordem régia*; AHU, Inventaire Rio, nº 955.



elle-même de la coupe et s'adresse à des sous-traitants[60]. Or souvent l'Administration joue le rôle de sous-traitant. La question sera évoquée au Conseil d'Outre-Mer le 22 novembre 1664. Si les gouverneurs et capitaines généraux, note le Conseil, exploitent le bois, ils utiliseront l'argent gagné pour la coupe des forêts situées loin à l'intérieur, ce qui exige une grosse mise de fonds. S'ils ne le font pas et si le bois est vendu au prix ordinaire, on manquera rapidement de bois; tout le bénéfice par conséquent est pour la Compagnie qui a tort de se plaindre des gouverneurs et capitaines généraux[61]. En réalité, la Compagnie se sent prise en « tenaille » entre le roi, avec qui elle a signé un contrat, et l'administration du roi, qui est son fournisseur.

Enfin, des mesures spéciales sont prises en 1662 pour abattre le bois destiné à payer une partie de la dot de la reine d'Angleterre — le *donativo* —. En particulier une provision est adressée aux supérieurs des *aldeias* indiennes pour qu'ils fournissent la main-d'œuvre nécessaire à la coupe de ce bois[62]. Mais le détail a peu d'importance ici. Ce qui frappe, si l'on jette un coup d'œil d'ensemble sur le système de la coupe, c'est sa variété dans le temps et sa souplesse géographique : exploitants isolés, souvent en contrebande; exploitants saisonniers durant la morte saison du sucre; exploitant monopoliste (la Compagnie de Jésus ou la Compagnie de Commerce faisant travailler des sous-traitants); concessionnaires dans le Brésil Hollandais : tous les régimes, dont aucun n'empêche jamais l'octroi de licences particulières, ont été utilisés au XVIIe siècle.

## LE REGIME DU COMMERCE

Il faut distinguer la coupe du bois, son transport à travers l'Atlantique, sa vente à Lisbonne. A l'origine, transport et vente relèvent du roi et sont un monopole. Mais le roi a trouvé plus commode de laisser ses sujets agir librement à sa place moyennant une rétribution. Ils paient un *cruzado* par quintal de bois transporté. Ce régime libéral donnant lieu, au cours du XVIe siècle, a des abus, est remplacé par le système du contrat. Le *contratador* paie, en général, la somme de 40 000 *cruzados*, moyennant quoi il peut, dans l'année, sortir du Brésil 10 000 quintaux de bois[63]. S'il en tire moins, il garde la possibilité de sortir le reste l'année suivante. En signant le contrat il paie une caution[64].

En 1594, un contrat est passé pour six ans avec trois marchands — dont un certain João Nunes Correia —. Au terme, le gouvernement

60. Pour Espírito Santo : BN Rio, *Doc. Hist.*, série XVIII, vol. XX, p. 473 (13 octobre 1662).
61. AHU, Bahia IX (22 nov. 1664); *cf.* BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI.
62. BN Rio, *Doc. Hist.*, série III, vol. V, p. 352 (2 juin 1662).
63. *Diálogos*, p. 146.
64. BA, 44-XIV-6, f. 208 (23 sept. 1595) : *Consulta do desembargo do Paço e Carta de El Rei.*

s'aperçoit que les contractants ont dépassé la quantité permise de 19 000 quintaux. Cependant le contrat est renouvelé pour neuf ans avec les mêmes contractants, João Nunes Correia, André Lopes Pinto — dont nous trouvons alors le nom — et un troisième qui reste inconnu. En 1602, ils ne parviennent pas à payer. Le gouvernement trouve d'autres *contratadores*. Le nouveau contrat doit expirer en 1612; il est divisé en 36 parts, réparties entre une demi-douzaine de marchands [65].

Mais dès 1608 le roi a envisagé de ne pas le renouveler et de le remplacer par une régie [66]. Déjà au temps du contrat, l'Etat s'octroyait la possibilité de faire venir du bois à son compte. Le 12 juillet 1605, le roi écrit à l'évêque Dom Pedro de Castilho à propos de 1 000 quintaux de bois que le gouverneur du Brésil Diogo Botelho a envoyé en 1602 pour le compte de la Fazenda. On ne sait ce qu'ils sont devenus et le souverain demande que l'on consulte le livre où l'on enregistre le bois venant du Brésil au titre du contrat. On y retrouvera les 1 000 quintaux cherchés. On y trouvera aussi les 500 quintaux que Mateus da Veiga avoue avoir reçus à Viana [67]. Le 20 septembre 1605, le comte de Ficalho écrit à l'évêque Dom Pedro de faire vérifier le livre des ventes du bois-brésil pour y retrouver la part des 1 000 quintaux qui a été vendue [68]. En 1608 la Fazenda fait venir à son compte 4 000 quintaux de Pernambouc. Elle les paie avec le produit des dizimes. De plus, l'Etat surveille de très près les *contratadores*. Ses fonctionnaires interviennent partout. Témoin la mention, dans une lettre de Diogo de Menezes au roi, de l'office de peseur du bois de la Capitainerie de Pernambouc [69]. Ce peseur est un certain António Vaz, en même temps portier de la douane et secrétaire, *escrivão das execuções*, de la même administration. Or, cette charge de peseur est très importante : de lui dépend la liberté qu'ont les contractants de charger — ou non — les quantités de bois qu'ils veulent. S'ils font peser 10 quintaux, le peseur peut en laisser passer 20. De plus, il a la clef de la douane et contrôle la marchandise qui entre ou sort. L'office rapporte plus de 15 000 *cruzados* par an : de quoi nourrir deux ou trois officiers. Or António Vaz est déjà vieux et souvent ivre. Il faut le faire « renoncer » à son office.

Ce rôle grandissant de l'Etat dans le commerce du bois et dans le contrôle des contractants explique peut-être l'abandon complet en 1612 du système du contrat pour la régie. La décision définitive du roi date du 10 juin [70]. Le roi espère que le nouveau système lui rapportera plus,

65. BN Rio, I, 1-2-4-5.
66. AHU, Bahia I (15 sept. 1608) : lettre du roi au *Conselho da Fazenda*.
67. BA *Inventaire*, nº 146 (17 juin 1605) : lettre du roi au vice-roi.
68. BA *Inventaire*, nº 174 (20 septembre 1605) : lettre du comte de Ficalho au vice-roi.
69. ANTT, *Corpo Chron.*, Parte I, Maço 115, Doc. 52 (4 décembre 1608) : lettre de Diogo de Meneses au roi. André Lopes Pinto déclarera qu'il a obtenu son contrat sans être obligé de payer quelque chose aux « écrivains » ou autres fonctionnaires. (AHU, Bahia I A, 13 janvier 1617).
70. AHU, Pernambouc I et Itamarati, *Lettre Gaspar de Sousa* (29 août 1612).



qu'il pourra utiliser le revenu à financer le ravitaillement des places portugaises du Maroc en livrant le bois lui-même ou en versant l'argent au trésorier de la Casa de Ceuta [71]. Pour acheter le bois, il utilisera l'argent des impôts payés au Brésil [72]. Dès lors, le roi intervient dans les détails de l'exploitation. Les *contratadores* ont acheté des rejetons au lieu de vieux troncs plus difficiles à couper. Aussi la forêt de Pernambouc s'est-elle mal renouvelée. L'administration royale devra désormais exiger de gros troncs [73].

Cette situation durera jusqu'en 1625. Il ne semble pas qu'elle donne pleine satisfaction. En 1616, le nouveau gouverneur Dom Luís de Sousa est chargé d'envoyer le plus possible de bois-brésil dans la métropole [74]. Il écrit en janvier 1617 : « J'ai envoyé 4 000 quintaux ». Dès le 16 novembre 1616 le roi a rappelé qu'il voulait revenir au système du contrat. Il faut mettre le bois en adjudication le plus vite possible et de la manière la plus avantageuse pour les finances publiques; l'expérience a déjà montré que la ferme l'est plus que la régie. Mais il ne semble pas qu'on trouve, du moins durablement, un adjudicataire, car une lettre royale au Conseil de la Fazenda datée du 8 mai 1623 — six ans et demi plus tard — demande cette mise en adjudication [75]. Décidément, l'affaire paraît difficile. Le 10 novembre 1623, le roi ordonne l'adjudication du contrat du bois-brésil et que soit précisée, en cas d'impossibilité, la quantité de bois à transporter pour le compte de la Fazenda [76].

Enfin le gouvernement trouve un *contratador*, en 1625, année où la Compagnie de Jésus reçoit le privilège de la coupe du bois sur le territoire brésilien. Dès le 25 février, le roi ordonne une enquête pour savoir si la régie a profité au trésor [77]. Le 11 septembre 1626, dans une autre lettre au gouverneur du Brésil [78] il parle du contrat passé pour 24 004 000 réaux avec Fernão Lopes [79]. Une autre lettre royale nous apprend que le contrat a été conclu pour six ans à raison de 10 000 quintaux par an au maximum [80]. Cette quantité relativement importante permet cependant l'octroi de licences à des privilégiés ou à des amis du roi. Nous possédons la délibération du Conseil de la Fazenda sur le cas du marquis d'Eliche qui reçoit licence pour 6 000 quintaux à couper et à transporter au Portugal dans un délai de quatre ans [81].

71. BA, 51-VII-7, f. 182 vº.
72. Itamarati, *Lettres Gaspar de Sousa*, p. 183 (Lisbonne, 9 janvier 1613) et p. 311 (Lisbonne, 25 avril 1614).
73. Itamarati, *Lettres Gaspar de Sousa*, p. 380 (30 septembre 1615).
74. Simancas, SP 1 513 m, p. 121 vº et p. 107 : si aucun contrat n'est signé, que les *contratadores* d'Afrique (les places du Maroc) fassent venir eux-mêmes le bois pour se payer (lettre du roi au vice-roi).
75. AHU, Bahia I (8 mai 1623) : *Capítulo de Carta régia*.
76. AHU, Bahia I A (10 novembre 1623) : lettre de S.M.
77. AHU, Bahia II (25 février 1625) : lettre de S.M.
78. Simancas, SP 1 520 m, f. 110 (11 sept. 1626) : lettre du Roi au Gouverneur.
79. Le 21 août 1625, le roi a encore refusé une autre proposition (AHU, Reino V), disant qu'il conservera le système de la régie.
80. AHU, Bahia II (6 juin 1626) : *Capítulo da carta de S.M. a Luís da Silva.*
81. AHU, Reino V (6 juin 1626) : *Consulta do Conselho da Fazenda.*

Cependant le contrat passé avec Fernão Lopes n'était pas le seul. En septembre 1626, on s'intéresse encore aux propositions d'un certain Tristão de Mendonça Furtado[82] qui s'engage à transporter pendant dix ans le bois du Brésil à Lisbonne à raison de 10 000 quintaux par an. Il demande six *cruzados* par quintal. Le roi parviendra à vendre son bois dix *cruzados*; d'où quatre cruzados de bénéfice pour la Fazenda de S.M. Entre temps une proposition assez curieuse était faite par le docteur Simão Soares de Carvalho. Il s'agissait au fond, de poursuivre le régime de la Régie si bien commencé dès 1612. Carvalho calcule que chaque quintal de bois prêt à embarquer dans le port de Recife coûtera 700 réaux et le transport 300. A Lisbonne le quintal coûtera donc 1 000 réaux au trésor royal. Comme on transportera 10 000 quintaux par an, le coût total sera 10 *contos*. Or on pourra vendre le bois à 5 000 réaux le quintal. On aura donc 40 *contos* de bénéfice pour le Trésor royal, soit 4 000 réaux par quintal. La difficulté : les fonds nécessaires à l'achat. Les dizimes et les autres impôts réunis représentent pour le Brésil 54 350 000 réaux. Or les dépenses qui s'élèvent à 54 393 896 réaux dépassent les recettes. Carvalho propose d'autres méthodes de financement : l'argent provenant de l'impôt sur la croisade, celui des « défunts et absents », celui des droits sur les esclaves venant d'Angola, droits mis en adjudication.

Pas plus que celle de Mendonça Furtado, la proposition de Carvalho ne semble agréer au gouvernement. Celui-ci discute davantage, semble-t-il, celle faite par un certain Nuno Alvares Vizeu qui offre un contrat à raison de 10 000 quintaux par an pour 18 *contos*, non compris le droit d'œuvres pies et le vingtième des donataires. Voici quelques-unes des conditions d'Alvares Vizeu : les 18 *contos* seront réglés à Lisbonne en deux paiements égaux, le premier dans un délai de 10 mois à dater de l'arrivée de la licence d'importation au Brésil, le second dans un délai de 20 mois. Les navires quittant le Brésil devront transporter en bois au moins le quart de leur chargement; si au déchargement le poids réel est supérieur de plus de 4 % au poids déclaré dans les connaissements, le supplément sera confisqué au profit du Trésor. Les quantités prises par les corsaires ne compteront pas. Lisbonne aura le monopole du déchargement. Le *contratador* pourra être représenté au Brésil par trois facteurs, à condition qu'ils ne soient ni anglais, ni flamands, ni français. Les navires utilisés seront protégés contre toute réquisition. Enfin des mesures seront prises pour renforcer le monopole du *contratador* : par exemple le bois-brésil trouvé au Portugal en possession de personnes n'ayant pas l'autorisation, sera confisqué et les délinquants devront révéler le nom du vendeur.

Les critiques des conseillers royaux ne vont pas manquer, à propos des délais de paiement. Il est très dangereux, disent-ils, de signer un contrat d'un an dont les paiements se répartissent sur 20 mois, c'est-à-dire sur deux ans en comptant le retard habituel aux *contratadores*.

82. AHU, Bahia I A (2 septembre 1626) : *Capítula da carta régia.*



D'autant que le *contratador* demande des délais supplémentaires en cas de retard dans le transport ou dans la vente. Enfin, le prix est insuffisant.

Notre candidat accepterait d'augmenter son prix, mais à condition qu'on renonçât au système de l'adjudication. Cependant il refuse le paiement trimestriel qu'on lui propose, son rôle n'étant pas de percevoir des sommes pour le Trésor mais de faire d'abord de gros débours; puis il se ravise, accepte l'adjudication, et offre 19 *contos* au lieu de 18 (14 janvier 1626). On conseille au roi de ne pas accepter ce contrat à un prix aussi bas, sinon pour une durée de trois ans au moins et à condition que le bois qui n'aurait pu être transporté pendant ce temps le soit après (16 janvier 1626). L'affaire échoue.

Le contrat signé avec Fernão Lopes et Lopo Pereira se termine en 1632. Mais les *contratadores* se plaignent d'avoir perdu. Sur l'avis du Conseil de la Fazenda, le roi nomme deux arbitres, *juizes arbitrios*, l'un représentant la Couronne, l'autre les *contratadores* (14 janvier 1632). Déjà le 18 avril 1631, sans doute averti des difficultés que Fernão Lopes recontrait, le roi avait écrit au gouverneur général du Brésil :

> « Il faut embarquer sur la flotte de secours que je vous envoie tout le bois possible pour permettre à Lopes d'exécuter son contrat... qu'on lui donne toute l'aide possible... en particulier pour charger la patache prévue au contrat et qui reviendra en compagnie de la flotte... »[83]

En 1631 un nouveau contrat est signé avec Luís Vaz de Resende[84]. Il prête 80 000 *cruzados* pour secourir Pernambouc; comme garantie, le contrat du bois-brésil lui est cédé pour dix ans à partir de la Saint-Jean 1632 au prix de 24 *contos* et 4 000 réaux par an, c'est-à-dire au même taux qu'à Fernão Lopes. Une grande partie des clauses est d'ailleurs empruntée au précédent contrat. Le *contratador* devra expédier au Portugal 10 000 quintaux de bois par an, le bois doit être embarqué dans les ports de Pernambouc, Itamaraca, Paraïba. Si la livraison annuelle n'est pas exactement de 10 000 quintaux, du moins faut-il que, l'une dans l'autre, les dix années rapportent 100 000 quintaux; on admet que, par erreur, on fasse venir au maximum un surplus de 3 000 quintaux. Le *contratador* paiera maigrement 1 % d'« œuvres pies ». Il versera une caution de 12 *contos* en marchandises et le montant prévu du contrat sous forme de versements trimestriels, ce qu'avait refusé Vizeu. Lisbonne aura le monopole d'importation du bois. Celui-ci sera dispensé du droit de « consulat » de 3 % et les quantités prises par les corsaires ne compteront pas. Le *contratador* aura la faculté d'envoyer au Brésil cinq facteurs de nationalité portugaise. Les navires transportant le bois ne pourront être réquisitionnés. En cas de modification du contrat, les pertes qui en résulteront seront payées par le Trésor royal.

83. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XII, vol. XV, p. 434.
84. Texte du contrat dans AHU, Inventaire Rio, n° 122.

Chaque année, le *contratador* pourra envoyer quatre nefs de haut bord, biscaïennes, italiennes ou flamandes, montées par des vassaux de S.M. à l'exclusion des étrangers, pour suppléer à l'absence de bateaux et, étant armées, protéger les navires qui les accompagneront. Il pourra prendre un associé : ce devait être un certain Alvaro de Azevedo, de Lisbonne, associé pour moitié. Enfin, comme dans le projet de Nuno Alvares Vizeu, des mesures sévères renforcent le monopole du *contratador*, par exemple la clause de confiscation et dénonciation du vendeur par tout détenteur illégal de bois-brésil au Portugal.

L'interprétation du contrat ne soulèvera pas de grosses difficultés. Cependant l'*alvará* du 31 janvier 1635 nomme un *Conservador do Contrato*[85]. Le titulaire, Manuel Coelho de Valadares, juge du Desembargo, donc personnage important, doit s'occuper de tous les litiges concernant le contrat ou les *contratadores*, leurs *feitores* et *administradores* hors du contrat : les autres juridictions perdent leur compétence. Une difficulté avec l'administration sur une question de caution nous apprend, sans nous préciser sa nature, le différend qui oppose Luís Vaz de Resende à l'autre *contratador*, Alvaro de Azevedo[86]. Luís Vaz de Resende avait donné, en plus de la caution prévue par le contrat, une caution supplémentaire de 20 000 *cruzados* pour faire venir au Portugal autant de bois qu'il pourrait. Un exécuteur général avait été nommé pour recevoir et accepter cette caution. Lorsque Luís Vaz de Resende présenta des lettres avec garantie hypothécaire, l'exécuteur général demanda la garantie d'un autre homme d'affaires, que lui fournit Luís Vaz de Resende. Or, l'exécuteur général n'avait pas encore accepté les lettres, causant ainsi un préjudice à Luís Vaz de Resende.

La Restauration de 1640 a dû troubler et sans doute arrêter l'exécution du contrat de Luís Vaz de Resende : à son différend avec l'exécuteur général s'ajoutent les difficultés causées par la guerre avec les Hollandais. Le système du contrat est remplacé par celui des licences, accordées au hasard des occasions. Ainsi se place vers 1641 l'histoire révélatrice du capitaine Domingos de Brito Bezerra, natif de la capitainerie de Pernambouc. Lui, sa mère et ses frères possèdent trois *engenhos de assucar*. Ils les avaient abandonnés devant l'invasion hollandaise en emmenant avec eux une partie de leurs esclaves; ceux-ci coupèrent 4 à 5 000 quintaux de bois dans la capitainerie de Bahia. Domingos demande qu'on lui accorde de charger son bois pour le Portugal pendant cinq ans, à raison de 1 000 quintaux par an — comme dit-il, les Jésuites —[87], qui eux, ajoutent ce privilège à celui de la coupe. Le 23 mars 1644, la reine, elle aussi, obtient l'autorisation de recevoir en franchise 500 quintaux

85. *Coll. Chron.*, p. 59.
86. AHU, Bahia II (10 déc. 1635) : *Capítulo de carta régia*; AHU, Bahia III (1636) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Bahia III (23 janv. 1636) : *Consulta do C.º U.º*.
87. AHU, Pernambouc III (1641 ?) : *Requerimento do Capitão Domingos de Brito Bezerra*.



de bois-brésil[88]. Le bois-brésil doit manquer au Portugal, car on admet en franchise *o pao brasilete das Indias de Castella*[89].

Le gouvernement hésite entre le système du contrat et celui de la régie[90]. Il penche d'abord pour la seconde formule. Il nomme des facteurs royaux dans la capitainerie d'Ilhéus et de Porto Seguro[91]. A la fin de 1644, ou au début de 1645, il revient au contrat. Une délibération du conseil d'Outre Mer nous apprend qu'après cette décision du roi, mais avant qu'elle ne soit parvenue au Brésil, deux caravelles portant l'une 80, l'autre 90 quintaux de bois ont quitté le Brésil pour Lisbonne. Il convient d'empêcher la vente en demandant à la Casa da India de prendre ce bois pour le compte de la Fazenda et de le payer au Brésil le prix qu'il y vaut[92].

L'idée du contrat a-t-elle été réellement appliquée ? Nous n'en savons rien. Ou plutôt nous supposons qu'elle n'a pu l'être, car en 1646 Paulo Barbosa, administrateur du bois-brésil à Porto Seguro, demande des fonds pour acheter le bois et l'embarquer. Le Conseil d'Outre Mer propose que l'on tire quelque argent du bois déjà arrivé, qu'un des petits *navios* de la Flotte emporte cet argent et revienne avec le bois[93]. Mais ce moyen se révèle insuffisant. L'année suivante, Paulo Barbosa achète 625 quintaux à Felipe Bandeira de Melo. Il les embarque sur le *navio* « Santo António de Aveiro », mais ne les paie pas *por dizer que não tinha efeitos donde o poder fazer*[94]. Le roi ordonne au gouverneur général du Brésil de payer à Felipe Bandeira la valeur de ce bois.

Le gouvernement hésite encore devant le système du contrat et n'a pas trouvé de *contratador* : les habitants de Pernambouc demandent que leur soit accordé le contrat du bois du Brésil pour rembourser ainsi l'emprunt qu'ils ont dû faire[95]. Le 15 septembre 1647, ils demandent à S.M. d'autoriser le paiement de 25 quintaux de bois dus au maître João Nunes, originaire de Lisbonne, qui s'était chargé à Pernambouc de ce bois pour le compte de la Fazenda royale[96]. Enfin, en 1647, on abolit la *Conservatória do Contrato*, créée en janvier 1635[97].

Le problème est résolu en 1649 par la création de la Compagnie du Commerce du Brésil. Elle aura le monopole du transport du bois moyennant un droit de six *cruzados* par quintal. Avant qu'elle n'entre en action, Paulo Barbosa a encore des difficultés à Porto Seguro. Il a rendu jaloux, écrit-il, les pères de la Compagnie de Jésus qui ont tout

88. Alfândega de Lisboa, Extractos VI, p. 16 (24 mai 1642).
89. Alfândega de Lisboa, Extractos XII, p. 105.
90. *Coll. Chron.*, p. 239 (17 juin 1644).
91. *Coll. Chron.*, p. 248 et 251 (1644).
92. AHU, Cons. Ultramarino XIII, p. 190 vº (1er avril 1645); AHU, Bahia IV (1er avril 1645) : *Consulta do C.º U.º*.
93. AHU, Bahia V (22 août 1646).
94. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXV, p. 330 (13 mars 1647).
95. AHU, Pernambouc III A (23 juillet 1647) : *Consulta do C.º U.º*.
96. AHU, Pernambouc III.
97. B. José de Sousa, *O Pau* ..., p. 169.

fait pour le gêner et qui, étant très puissants, provoquèrent des troubles pendant son absence, laissant piller sa maison[98].

Nous savons peu de choses sur ce que fit la Compagnie de Commerce dans le domaine du bois-brésil. Mais, dès 1656, elle subit une crise et voit baisser le revenu qu'elle en tire[99]. Il aurait fallu qu'elle refuse d'accorder des licences. Or il n'en fut rien, comme le prouve l'affaire du marquis de Cascais. Celui-ci avait demandé l'autorisation de faire venir des capitaineries de Pernambouc, Itamaraca et Paraïba, 20 000 quintaux de jacaranda, à savoir 10 000 de Pernambouc, 5 000 d'Itamaraca, et 5 000 de Paraïba. Ce bois devait être transporté sur des navires portugais et anglais qui s'engageaient à retourner au Brésil avec le prix du bois employé en marchandises. Il obtint cette autorisation, mais changea d'avis et fit une nouvelle demande :

> « ... Le jacaranda ne se vend pas ... Au contraire le bois-brésil se vend mieux ... Je prie V. M. de transformer les 20 000 quintaux de jacaranda dont Elle m'a accordé le transport en 20 000 quintaux de bois-brésil. »[100]

Le Conseil jugea impossible d'accorder ces 20 000 quintaux au marquis : à six *cruzados* le quintal que paie la Compagnie, c'était faire perdre 120 000 *cruzados* au Trésor; mais en raison des grands services rendus par le marquis de Cascais, il lui accorda une licence de 2 000 quintaux, avec paiement des droits ordinaires. D'ailleurs les droits sur le jacaranda n'auraient rapporté que 10 400 *cruzados*.

Le marquis de Cascais n'est pas le seul privilégié : l'infant Dom Pedro obtient en 1662 le droit de faire venir en franchise 1 000 quintaux[101], privilège renouvelé au moins en 1665[102]. Le 1er août 1664, la municipalité de Pernambouc demande l'autorisation d'expédier 3 000 quintaux de bois pour payer ses dettes. Le 9 août 1665 elle fait la même démarche pour 4 000 quintaux[103].

Entre 1570 et 1670, le commerce du bois a donc connu tous les régimes. Celui du monopole public ou privé a prédominé, sous la forme du contrat en particulier, non sans licences d'ailleurs. Contrat synallagmatique de droit interne, son but essentiel est de procurer de l'argent au roi.

98. AHU, Bahia VI (8 juillet 1649) : *Consulta do C.º U.º*.
99. Damião Peres, t. VI, p. 395.
100. AHU, Pernambouc IV (22 octobre 1658) : *Consulta do C.º U.º*.
101. ANTT, Brasil, Livro 168, f. 321 : *Decreto del Rey D. Afonso VI*; AHU, Reino XII (2 janvier 1662) : *Decreto del Rey D. Afonso VI*; *Coll. Chron.*, p. 77 (20 août 1662).
102. *Coll. Chron.*, p. 98.
103. AHU, Pernambouc V.



## REALITES DU COMMERCE

Danc quelle mesure cet exposé juridique rend-il compte de la réalité ? Le préciser est difficile, d'autant que les textes ne concordent pas toujours et sont même parfois contradictoires. Cependant leur application a provoqué une correspondance administrative riche de renseignements techniques et économiques.

Les renseignements techniques concernent la liaison entre coupe et transport. Entre la coupe du bois et son embarquement se place le transfert jusqu'aux ports. Celui-ci est souvent confié à un entrepreneur particulier, quand il s'agit d'arbres abattus par les propriétaires eux-mêmes. La coupe et le transfert semblent être en retard sur les possibilités de passage transatlantique[104]; ainsi en 1635, beaucoup de bateaux partirent sans bois pour le Portugal[105].

Du mécanisme même du transport, on retiendra la marque au fer rouge sur les deux bouts de chaque bûche et qui sert à reconnaître les bois[106], et l'instrument commercial essentiel, le « connaissement », *conhecimento*. Voici la traduction d'un connaissement :

> « Aujourd'hui, 12 janvier 1612, dans cette ville de Salvador, dans la maison où se traitent les affaires de la Fazenda de S. M. en présence de Bernardo Roberto faisant fonction de Provedor Mor, se charge en recette au compte du Trésorier Général Tristão Roiz de Reguo 186 quintaux, 3 arrobes et 6 *arratéis* de bois brésil venant de la Capitainerie d'Ilhéus et achetés à Salvador, à Luís Nunes de Gouvea représentant de António de Araújo, propriétaire dudit bois. Lequel bois a été chargé pour le compte de la Fazenda de S. M. dans la hourque capitane et la hourque « Sol » venues chercher les marchandises de la nef « Nossa Senhora de Jesu » dans cette ville dont est devenu Capitaine Général Feliciano Coelho de Carvalho, au compte des 14 parts laissées vacantes par la mort de Mateus da Veiga et Francisco Lopes du contrat du bois-brésil, comme il appert de la provision transcrite dans ce livre à la feuille 3. Lequel bois a coûté 800 *réis* le quintal embarqué. Les 186 quintaux 3 arrobes et 6 *arratéis* ont été embarqués dans lesdites hourques comme il appert du *certidão* fait par Francisco de Barbuda, secrétaire des actes de la marchandise ci-jointe et des autres papiers qui, dit-il, sont en son pouvoir. Et sur la forme dans laquelle il a reçu ce bois, ledit trésorier général Tristão Roiz do Reguo a signé avec moi Piero Viegas Giraldes, le même jour. Je déclare que ledit bois-brésil coûte deux *cruzados* embarqué et affranchi de tous les autres coûts. Le montant de cette affaire s'élève à 149 560 réaux.
>
> Tristão Roiz do Reguo — Pedro Viegas Giraldes. »[107]

104. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. 16, pp. 209 et 226.
105. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, p. 410.
106. AHU, Bahia VI (30 avril 1647) : *Consulta do C.º U.º*.
107. AHU, Bahia I (12 janvier 1612).

Le connaissement remis au maître du navire, indique l'origine du bois et le nom de la personne pour le compte de qui il est transporté. A l'arrivée à Lisbonne, il est présenté à la Casa da India avant le déchargement. C'est pour la marchandise une véritable carte d'identité. Il ne faut pas le confondre avec les *certidões*, les certificats de chargement, auxquels il est fait allusion dans le texte précédent. Leur but est de prouver à l'administration qui délivre le connaissement que le bois a bien été chargé sur le bateau. Inversement, à l'arrivée du bateau dans un port du Portugal, on remplit des certificats de déchargement, que le juge de la douane doit envoyer au Conseil de la Fazenda avec les *conhecimentos*, pour voir si les uns correspondent aux autres. En 1654, le juge de la douane de Porto avait oublié de le faire[108].

Le gouvernement royal veut aussi savoir la qualité des bois qui arrivent du Brésil. C'est pourquoi il demande que l'on mentionne sur les connaissements la capitainerie d'origine[109]. Parfois, il réclame des échantillons. En 1615, est prévue l'arrivée de 100 quintaux envoyés à ce titre par Sebastião Borges, *provedor mor* de la Fazenda du Brésil[110]. En 1668, trente morceaux de bois-brésil du Cabo Frio ont été envoyés au Portugal *para se fazer experiência da sua qualidade*[111]. En 1662 on avait trouvé que l'une des deux catégories venues de la capitainerie d'Espírito Santo était inutilisable[112].

Sur quels types de navires est transporté le bois ? Nous avons dressé la liste de 87 bateaux qui, entre 1611 et 1647, ont chargé du bois-brésil. Ce sont : 54 caravelles, 15 *navios*, 4 pataches, 4 nefs, 3 hourques, 1 galion et 6 bâtiments non spécifiés. Les trois dernières catégories représentent de gros vaisseaux : 8 en tout. Le reste n'est que navires légers. Ni les uns, ni les autres, ne transportent un chargement complet de bois : 60, 70, 80, 90 quintaux sont les chiffres habituels; pour les nefs : 120; le galion : 160. Une hourque portant 440 quintaux est une exception. Une caravelle ne transporte que 25 quintaux. Le bois est un *lastro*, un lest, qui sert à compléter la cargaison de sucre des bâtiments qui rentrent au Portugal. En 1633, le roi fait jauger les navires, car chacun d'eux doit recevoir 2 quintaux et demi de bois-brésil par tonneau[113].

Quels sont les ports d'embarquement et de débarquement ? Pour l'embarquement, chaque capitainerie a son port. Néanmoins, il se fait généralement en deux étapes : cabotage jusqu'à l'un des grands ports du Brésil : Pernambouc, Bahia, assuré le plus souvent par l'entrepreneur chargé de faire parvenir le bois coupé à la côte. Car les propriétaires vendent leur bois sur ces grandes places où ils ont des représentants.

108. *Coll. Chron.* (12 février 1654).
109. Le roi réclame en 1626 (BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIII, vol. XV, p. 201 et *Coll. Chron.*, p. 134, 6 février 1625).
110. AHU, Bahia I (5 fév. 1615) : *Resumo da carta do Provedor Mor ao Rei.*
111. AHU, Rio II (20 juillet 1668).
112. BN Rio, *Doc. Hist.*, série III, vol. V, p. 161.
113. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, p. 197.



La plus grosse part du bois est déchargée à Lisbonne où il est entreposé à la Casa da India. Mais tempêtes et corsaires obligent bien souvent les navires à se réfugier ailleurs : Porto, Viana, Peniche, Seliz même. Viana semble un port de prédilection. Naturellement il faut prendre toutes les précautions pour que les réglements soient observés et qu'une partie de la cargaison n'échappe pas au contrôle de la Casa da India. Une exception est faite en faveur des « îles », Açores, Madère : le bois y débarque comme à Lisbonne[114].

En plus de ces détails d'ordre technique, les documents nous donnent des précisions proprement économiques, en particulier sur les prix.

Voici, au départ des ports brésiliens, quelques prix, malheureusement de sources hétérogènes :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1591 | 900 à 1 000 | réaux le quintal | [115] | |
| 1602 | 1 000 | » | [116] | |
| 1612 | 800 | » | [117] | |
| 1618 | 700 à 800 | » | [118] | |
| 1624 | 540 et 640 | » | [119] | (embarqué) |
| oct. 1625 | 750 | » | [120] | |
| déc. 1625 | 1 050 | » | [121] | |
| 1644 | 380 | » | [122] | |
| 1666 | 610 | » | [123] | |

Dans la mesure où il est licite de tirer une conclusion d'un tel tableau, nous pouvons noter la baisse continue des prix malgré une hésitation vers 1625 due peut-être au coup de main hollandais sur Bahia.

Pour le prix du transport, voici un nouveau tableau :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1602 | 300 | réaux le quintal | [124] |
| 1612 | 300 | » | [125] |
| 1617 | 300 | » | [126] |
| 1624 | 300 | » | [127] |

114. AHU, Bahia I (5 avril 1618) : *Consulta do C.º da Faz.ª*; AHU, Bahia II (2 septembre 1625) : lettre venant de Viana, au roi; AHU, Reino VIII (6 octobre 1635) : *Consulta do Con.º da Faz.ª*.
115. Abreu de Brito, pp. 80-81.
116. Simonsen, t. I, p. 101.
117. AHU, Bahia I (12 janvier 1612) : *cf.* le connaissement traduit ci-dessus.
118. *Diálogos*, p. 146.
119. AHU, Bahia I A (27 mars 1624) : *Carta do Prov.or Mor da Faz.ª do Brasil.*
120. AHU, Maranhão I (28 oct. 1625) : *Parecer do C.º da Fazenda.*
121. Vendu aux enchères; AHU, Pernambouc I, (Viana 24 décembre 1625) : lettre de João Jacome de Lagois au roi.
122. AHU, Bahia IV (28 janvier 1644) : lettre du Gouverneur au Roi.
123. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. XXII, p. 306 et série V, vol. VII (19 juillet 1666).
124. Simonsen, t. I, p. 101.
125. AHU, India II (6 avril et 16 mai 1612) : *Consultas do C.º da Fazenda.*
126. AHU, Pernambouc I (31 août 1617) : pétition d'António Aires.
127. AHU, Pernambouc I (11 juillet 1624) : Certificat de la Casa da India.

Le prix du transport paraît donc stable : sans doute est-il imposé. Quel est le prix de revient du bois à Lisbonne ? Le calcul semble facile. En 1602, par exemple, le prix d'achat est de 1 000 réaux et le transport coûte 300 réaux. Mais il faut, semble-t-il, ajouter à ce total de 1 300 réaux des frais d'embarquement et peut-être de débarquement [128]. Par exemple, le 27 mars 1624, nous apprenons qu'on a chargé sur une caravelle et deux pataches 374 quintaux achetés au facteur d'André Lopes Pinto à 450 réaux le quintal — soit 201 950 réaux [129]. Mais on y ajoute 1 720 réaux de frais d'embarquement, et le coût total avant même le transport revient à 203 680 réaux. Il est difficile de compter ces frais au quintal, car ils doivent être peu élastiques. Par ailleurs on ne sait pas si les droits des œuvres pies et le vingtième du donataire sont compris dans le coût d'achat.

Comment trouver ces sommes ? Elles sont assez lourdes, puisqu'il faut faire venir à Lisbonne à peu près 10 000 quintaux par an. C'est parce que le roi a de la peine à les réunir qu'il recourt si souvent au système du contrat. En période de régie ce sont les dizimes qui fournissent les fonds à court terme nécessaires. Mais parfois, comme en 1626, le produit des dizimes, même joint à celui des autres impôts ne peut suffire à couvrir les dépenses ordinaires. En 1623, on a utilisé 15 000 *cruzados* provenant du ravitaillement du Maranhão, les droits sur les esclaves venus d'Angola et l'argent des bulles de la croisade. Tout cela réuni — 26 000 *cruzados* — ne permet pas d'acheter plus de 10 000 quintaux [130]. Le problème reste toujours difficile [131]; le paiement se fait en grande partie, par lettres de change [132].

Quels sont les bénéfices ? Pour les connaître, il faut savoir le prix de vente à Lisbonne. Deux cas peuvent se présenter.

Si l'achat et le transport sont faits par le roi, le bénéfice est représenté par la différence entre le prix auquel il vend son bois et le prix de revient de celui-ci. Pendant les trente premières années du XVII^e siècle, le prix semble se maintenir à Lisbonne autour de 4 000 à 5 000 réaux le quintal, comme le prouve le tableau suivant :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1602 .................. | 4 000 réaux le quintal | [133] | |
| 1613 .................. | 4 600 » | [134] | |
| 1618 .................. | 4 à 5 000 » | [135] | |
| 1624 .................. | 5 000 réaux le quintal | [136] | |
| 1625 .................. | 5 100 » | [137] | |
| 1626 .................. | 2 000 » | [138] | (moscouade) [139] |
| 1635 .................. | 2 404 » | [140] | |

128. Ce à quoi Simonsen (t. I, p. 101) ne semble pas avoir pensé.
129. *Cf.* AHU, Bahia I A cité note 118.
130. AHU, Bahia I A (10 nov. 1623) : lettre du Gouverneur du Brésil au roi. Sur la traduction de *dizimos* par « dizimes », voir, plus loin, notre 2^e chapitre sur le sucre.
131. *Cf.* AHU, Maranhão I (28 oct. 1625), cité note 119; AHU, Bahia II (13 nov. 1625) : pétition de Diogo de Meneses; AHU, Cons. Ultramarino XIII, f. 365 (23 août 1646).
132. AHU, Bahia IV (28 janvier 1644) : note de G. de Barros.
133. Simonsen, t. I, p. 101.
134. Simancas, SP 1 472 m, p. 474 (19 oct. 1613) : comptes du bois-brésil.
135. *Diálogos*, p. 146.



La chute postérieure à l'année 1625 peut s'expliquer par les succès de la Compagnie hollandaise des Indes occidentales, la rupture des relations luso-hollandaises et le ravitaillement direct d'Amsterdam par Pernambouc, le bois passant par Lisbonne ne trouvant plus ainsi de débouchés suffisants. Prenons le cas de l'année 1618 : admettons que le prix de revient du bois ait été de 1 200 réaux environ le quintal, et le prix de vente de 5 000 réaux. Le bénéfice par quintal représente à peu près 3 800 réaux, soit pour 10 000 quintaux 38 *contos* (76 %) ce qui est très intéressant pour le roi, bien que les risques de transport soient à son compte.

Dans le cas du contrat, deux possibilités se présentent :

*a)* Le *contratador* doit payer une certaine somme à la Fazenda royale : cette somme représente le prix du contrat. Par exemple, pour celui de 1602, 21 *contos* qui s'ajoutent aux 13 *contos*, prix de revient du bois à Lisbonne. Comme les 10 000 quintaux se vendent 40 *contos*, le bénéfice du *contratador* est de 6 *contos*, soit 600 réaux le quintal, c'est-à-dire 15 %. Ce bénéfice n'est pas très élevé si l'on songe aux risques du transport par mer.

*b)* Les frais du *contratador* lui sont payés, mais les bénéfices reviennent au roi. C'est ce qui se produit pour le contrat de Luís Vaz de Resende et Alvaro de Azevedo. Ceux-ci devaient payer chaque année 24 004 000 réaux plus 1 %. Mais ce paiement devait être suspendu si les places du Brésil étaient occupées. C'est ce qui arriva et l'on paya autrement. Du 14 août 1633 au 14 août 1635, les deux *contratadores* transportèrent 11 561 quintaux, 2 arrobes, 22 livres de bois-brésil qu'ils vendirent 2 404 réaux le quintal, gagnant ainsi 27 794 256 réaux. On admit qu'il avaient dépensé 20 000 000 réaux; le bénéfice est de 7 794 256 réaux qu'ils doivent payer chacun pour moitié au Trésor royal [141].

Le second système est un pis-aller. Le contrat est généralement signé selon le premier. Le prix du contrat varie avec le prix du bois et les débouchés. Un tableau des prix du contrat peut donc nous donner une

136. AHU, Reino IV (14 juin 1624) : on essaie de le vendre 5 100 réaux. Donc prix imposé dans une certaine mesure (*Consulta do Conselho da Fazenda*).
137. AHU, Reino IV (7 février 1625) : *Consulta do Conselho da Fazenda.*
138. AHU, Bahia II (30 juillet 1626) : *Petição de Francisco Dias Portalegre.*
139. Les gourverneurs de Lisbonne ont décidé qu'il fallait distinguer deux sortes de bois : le moscouade et l'autre, pour la vente. Le *Cons. da Fazenda* dit : c'est une erreur. Le roi cependant approuve les gouverneurs (AHU, Reino IV, 27 avril 1625).
140. AHU, Bahia II (14 août 1635) : *Consulta do Conselho da Fazenda.*
141. AHU, Bahia II (14 août 1635) : *Consulta do Conselho da Fazenda*

idée des fluctuations du commerce du bois pendant notre période. Voici ce tableau, malheureusement lui aussi tiré de sources assez hétérogènes :

| | | | |
|---|---|---|---|
| vers 1525 | 60 000 *cruzados* | par an | [142] |
| vers 1530 | 4 000 » | » | [143] |
| vers 1550 sous Jean III : | moins de 5 % de la recette totale du Trésor | | [144] |
| vers 1580 | 20 000 *cruzados* | par an | [145] |
| vers 1580 | 40 000 » | » | [146] |
| vers 1600 plus de | 40 000 » | » | [147] |
| environ | 200 000 » | » | [148] |
| 1602 | 52 500 » | » | [149] |
| 1606 | 60 000 » | » | [150] |
| 1617 | 60 000 » | » | [151] |
| 1626 | 53 000 » | » | [152] |
| » | 60 010 » | » | [153] |
| » proposés | 45 000 » | » | [154] |
| 1625 proposés | 47 500 » | » | [155] |
| 1635 | 60 010 + 1 % | » | [156] |
| 1642 | 13 773 | » | de droits sur les stocks de la Casa da India |
| 1645-46 | 20 000 prévu | » | [157] |

Les *contratadores* paient-ils régulièrement le prix de leur contrat ? Les retards sont courants. En 1602 par exemple, le *contratador* doit à la Couronne 61 776 000 réaux, soit trois paiements en retard. La Fazenda fait procéder contre lui et vend 5 000 quintaux qu'il a laissés en caution et 9 109 quintaux récemment arrivés qui avaient été saisis[158]. Sous le régime de la régie, les transporteur sont souvent obligés de réclamer au gouvernement ce qui leur est dû[159].

---

142. B. José de Sousa, p. 134, selon Afonso Armos.
143. Simonsen, t. I, p. 98.
144. Simonsen, t. I, pp. 98-99.
145. Almeida Prado, Pernambouc IV, p. 163.
146. Id., *ibid.* (bois affermé à Parahyba).
147. Simonsen, t. I, p. 100.
148. F. de Almeida, t. III, p. 555.
149. F. de Almeida, t. III, p. 555.
150. B. José de Sousa, p. 181.
151. B. José de Sousa, p. 144.
152. *Cf.* notre paragraphe sur le régime du commerce.
153. *Cf.* notre paragraphe sur le régime du commerce.
154. *Cf.* notre paragraphe sur le régime du commerce.
155. *Cf.* notre paragraphe sur le régime du commerce.
156. AHU, Bahia II (14 avril 1635) : *Consulta do Conselho da Fazenda.*
157. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 125 n.
158. Simonsen, t. I, p. 101; *cf.* BN Rio, I, 1-2-45 : *Relação das Contas do Contrato do Pau Brasil*, et Simancas, SP 1 472 m, f. 343-344 (26 août 1613) : note sur A. Xemenès.
159. *Cf.* AHU, Pernambouc I (31 août 1617) : pétition d'António Aires, et AHU, India II (6 avril 1612) : *Consulta do Conselho da Fazenda.*



Au total, quelle quantité de bois arrive chaque année à Lisbonne ? Voici quelques chiffres qui ne tiennent compte ni de la fraude ni de la contrebande :

| | |
|---|---|
| 1594-1603 .......................... | 19 000 quintaux et le bois du contrat[160] |
| 1608 .................................. | 4 000 quintaux chargés par le roi[161] |
| vers 1608 (au temps de Diogo de Meneses) ......... | 5 954 quintaux 4 arrobes 16 livres[162] |
| 31-8-1612 à 3-12-1613 ............ | 4 982 quintaux 3 arrobes 21 livres[163] |
| 1613-1614 .......................... | 4 395 quintaux 2 arrobes 14 livres[164] |
| 5-6-1617 à 5-6-1618 ............... | 4 000 quintaux et le bois du contrat[165] |
| 1623 .................................. | 10 000 quintaux par an au maximum[166] |
| vers 1634 .......................... | 13 500 quintaux par an au maximum[167] |
| 7-9-1632 à 19-7-1635 ............ | 3 676 quintaux et demi, sans doute en plus du contrat[168] |

En 1642, les stocks de la Casa da India se montent à 2 293 quintaux, 1 arrobe, 20 livres, dont 2 175 quintaux, 1 arrobe, 20 livres dans les entrepôts, 32 et 28 quintaux attendus respectivement de Porto et de l'Algarve[169].

Dans l'ensemble, les quantités prévues sont apportées. Mais la faiblesse des prévisions est frappante. Peut-être compte-t-on sur les correctifs : fraude et contrebande.

Les contrats, nous l'avons vu, prévoient le monopole le plus strict. De même la régie. Mais le roi ne peut s'empêcher d'accorder des licences particulières. Même, dans les périodes de pénurie, il n'hésite pas à accepter du bois non brésilien introduit en fraude. En 1642, Gonçalo Rodrigues da Cunha propose d'acheter du bois-brésil des Indes de Castille et du bois de Campêche qui ont été trouvés, sur la dénonciation d'un tiers, dans l'île de Santa Maria et transportés dans l'île de São Miguel. Il y a là 2 428 pièces de bois. Il offre de livrer le bois à ses agents dans l'île de São Miguel sans qu'ils aient à payer de droit d'aucune sorte; à cette condition, il donnera pour chaque quintal de *brazilete* 600 réaux et de bois de campêche 1 200 réaux. Le marché est accepté[170].

---

160. *Cf.* BA, 51-IX-29, f. 76.
161. ANTT, *Corpo Chron.*, Parte I, Maço 115, Doc. 52 (4 décembre 1608) : lettre de Diogo de Meneses au roi.
162. AHU, Bahia I (5 fév. 1615) : résumé de la lettre du *Provedor Mor* au Roi.
163. Simancas, SP 1 472 m, f. 474 à 476 (19 oct. 1613) : comptes du bois-brésil.
164. AHU, Reino (26 janvier 1615) : tableau de chargement de bois-brésil; mais 4 425 quintaux en 1614 selon note 161.
165. AHU, Bahia I (2 oct. 1618) : lettre du *Provedor* du Brésil au roi.
166. AHU, Bahia I A (10 nov. 1623) : du Gouverneur du Brésil au roi.
167. L. A. Barriga, *Advertências*, dans *Anais BN Rio*, 69, p. 237.
168. AHU, Bahia II (14 août 1635) : *Consulta do Conselho da Fazenda.*
169. AHU, Rio I (20 mar 1642) : *Informação de Rui Fernandes de Almada.*
170. AHU, Açores I (29 avril 1642); P. Delgada, Canto 15, p. 81.

La contrebande la plus fréquente n'est pas celle du bois non brésilien mais plutôt celle de bois brésilien soit au Portugal même, soit hors du Portugal.

D'abord la fraude par les Portugais eux-mêmes. Et en premier lieu les abus qui naissent du mécanisme même de l'exploitation et du transport. En 1625, on signale des fuites à l'embarquement dans les ports brésiliens, car le bois est mal protégé sur les quais ou dans les magasins [171]. En 1644, le roi écrit à António Telles da Silva à propos de l'enquête à faire sur les vols de bois de Porto Seguro dont le capitaine Philippe Bandeira a été victime : une grosse part des 3 000 quintaux qui avaient été saisis — sans doute pour fraude — dans la capitainerie a été prise [172]. De même le débarquement du bois pose des problèmes de surveillance. Le « réglement du *guarda-mor* », c'est-à-dire du commandant des douaniers, prévoit la montée d'un garde à bord de chaque navire arrivant au port, pour surveiller le déchargement [173]. La fraude semble plus facile dans les petits ports qu'à Lisbonne. C'est une des raisons pour lesquelles on maintient son privilège. A la fin du XVIe siècle, on signale l'arrivée à Setúbal de caisses de bois qu'on fait passer pour des caisses de sucre [174].

Mais la fraude la plus fréquente et la plus importante durant la première moitié du siècle, semble être le chargement de bois plus ou mois clandestin et sans licence. Entre 1602 et 1610, ces affaires se multiplient, comme le prouvent les Archives de la Ajuda. La peine généralement appliquée est la confiscation du bateau et de sa cargaison. Par exemple, on confisque au début de 1603 la hourque des « Trois Rois Mages » qui a chargé du bois à Pernambouc « sans licence et contre l'ordre des réglement et provision de S. M. » L'administration locale semble en partie responsable de cette affaire, car le capitaine João Barbosa de Almeida a donné sans ordre des *tratos*, des permissions, à l'écrivain de la hourque, ce qui a sans doute permis le chargement [175]. Mais il semble que l'affaire soit plus grave qu'on ne le pensait au début. Le gouverneur général ordonne bientôt une enquête sur quelques hourques et caravelles qui ont chargé du bois sans licence dans le port d'Olinda [176].

La caution que l'on verse à la Fazenda est destinée à la garantir contre la fraude. C'est pourquoi le roi fait recouvrer le reste d'une caution pour une cargaison de plus de 3 000 quintaux chargée sur une nef qui n'a pas déchargé à Lisbonne [177]. Au même moment on enquête sur le cas

171. AHU, Pernambouc, I (2 oct. 1625) : lettre du *Provedor* de Pernambouc. *Cf.* pour 1590-91 : Abreu de Brito, pp. XV, 80 et 81.
172. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXV, p. 321.
173. Alfândega de Lisboa, Décret. Amer. 54 B, pp. 89 et 91 v°.
174. Alfândega de Setúbal, Livre de Reg. I, 28 A, p. 159 (28 novembre 1592, 2 décembre 1593).
175. BA *Inventaire*, n° 68 (25 janvier 1603) : *Auto que mandou fazer o Governador do Brazil.*
176. BA *Inventaire*, n° 72 (26 avril 1603) : *cf.* note ant.
177. BA *Inventaire*, n° 96 (11 janvier 1605) : lettre du Roi au Vice-Roi.



du secrétaire de la douane de Pernambouc, mêlé à une affaire de « descaminho de pau ». Il est question d'infliger aux coupables des peines de plus de trois années de bannissement, car, en dessous de cette durée elles pouvaient être converties en amende. Sebastião de Carvalho, envoyé en 1606 pour enquêter sur cette affaire, a ordre d'expédier les facteurs du contrat et les fonctionnaires inculpés au Portugal pour qu'on les y juge; il doit faire juger les autres coupables sur place. Il semble que sa mission ait été mal accueillie. Le gouverneur écrit qu'il craint beaucoup pour lui un coup d'espingarde dans le dos [178]. Pyrard de Laval raconte l'histoire d'un capitaine de navire qui veut prendre un chargement clandestin de bois à 200 lieues au Sud de Bahia. Mais le bateau est arrêté à temps. Le capitaine et ses officiers sont jetés en prison et le vaisseau désarmé [179].

Enfin, pour frauder, les Portugais n'hésitent pas à s'entendre avec des étrangers. Le 18 août 1612, il est question des Portugais « venus sur une nef étrangère charger du bois-brésil dans la capitainerie d'Ilhéus » [180]. Mais la contrebande purement étrangère est beaucoup plus fréquente. Et, d'abord, la contrebande française. Est-ce une contrebande ? Les Français au XVIe siècle n'ont jamais voulu reconnaître le traité de Tordesillas. Ils ont acquis très vite au Brésil des positions et une influence qui les rendaient plus forts que les Portugais. C'est seulement à la fin du siècle que les Portugais l'emportèrent. Encore récemment Ch. André Julien a décrit les entreprises françaises au Brésil. Le bois y avait la première place. C'est d'une boutique de Rouen que proviennent ces panneaux de bois sculptés rappelant « les étapes de l'exploitation du bois rouge depuis l'abattage jusqu'au chargement des billes à bord d'un bateau » [181]. Et Ango possédait, dit-on, à Dieppe même, une maison en bois du Brésil. Dans le dernier quart du XVIe siècle, la source essentielle de ce bois semble s'être concentrée dans la région du Paraïba, surtout après l'abandon, vers 1578, du rio Real sous la pression du gouverneur portugais qui le fait peupler de ses compatriotes. En 1574, nous informe Fr. Vicente de Salvador, des nefs françaises qui flibustaient dans la baie de la Trahison, furent assaillies par le capitaine d'Itamaraca qui brûla une grosse partie de leur bois [182]. En 1582, Fructuoso Barbosa, riche commerçant de Pernambouc, organise une expédition maritime contre le Paraïba. En y arrivant, sa flotte réussit à détruire 5 des 7 ou

178. BA *Inventaire*, n° 98 (*cf.* note ant.); n<sup>os</sup> 157 et 209 (29 juillet 1605 et 14 fév. 1606) : lettres du Roi au Vice-Roi; Simancas SP 1 492 m, f. 73 (15 nov. 1605) et SP 1 500 m, f. 9 v° et 10 : lettres du Roi au Vice-Roi; ANTT, Livro 541 dos Regimentos e Alvarás, f. 88, cité par B. José de Sousa, p. 150; Varnhagen, vol. II, p. 121, cité par B. José de Sousa, p. 152; *Diálogos*, p. 180 (note).
179. Hakluyt Society, t. III, p. 322.
180. AHU, Bahia I : *Treslado dos autos que se processaram a requerimento do provedor* (*cf.* Evora, *Livro Dourado*, p. 217, 10 septembre 1612).
181. *Les voyages de découverte et les premiers établissements*, chap. IV, p. 183.
182. B. José de Sousa, p. 127.

8 nefs françaises qui chargeaient du bois, obligeant les autres à s'enfuir[183]. C'est en pensant aux Français surtout qu'Abreu de Brito propose en 1591 la création de l'office de *Guarda Mor* et la construction de cinq forteresses « contre les luthériens » : deux à l'entrée de la barre de Recife, une au Cap St. Augustin, une au Paraïba, une à Bahia[184]. En 1613, on s'empare en pleine mer de 182 quintaux de bois-brésil sur un navire français. Ce bois a été dérobé à Diogo Rebelo de Macedo, facteur du contrat. Le 20 août 1614, Gaspar de Sousa écrit au roi : « Nous avons empêché les Français d'exploiter le Ceara »[185].

Le XVIIe siècle a vu la décadence des entreprises françaises au Brésil. Cependant, à la faveur de l'union luso-espagnole, les vassaux des Philippes s'insinuent au Brésil comme ailleurs. C'est un Flamand qui fait en 1615 une fausse déclaration à Porto sur son chargement de bois[186]. Le duc de Lerme écrit en 1613 au roi : « on se plaint que le bois-brésil aille aux Canaries et de là en Flandres et non au Portugal ... »[187]. La contrebande anglaise n'est pas moins importante. C'est qu'elle se développe parallèlement à la puissance maritime de l'Angleterre. En 1614, il est question d'une nef anglaise venue charger du bois dans la capitainerie d'Ilhéus[188]. En 1615, cinq nefs anglaises arrivent au Cabo Frio. Les marins débarquent, construisent une forteresse et commencent à charger du bois. Le gouverneur est averti. Par voie de terre il se rend au Cabo Frio. Mais quand il arrive, les Anglais ayant eu vent de son voyage sont déjà partis. Il brûle le fort et les maisons de bois déjà construites et arrête deux colons qui avaient « collaboré ». Puis il parcourt la forêt où se trouve une grande quantité de bois abattu que les Anglais n'ont pas eu le temps de transporter, ayant juste réussi à charger une nef[189].

Dès le début du siècle, la contrebande hollandaise, elle aussi, n'a cessé d'augmenter. Le 15 août 1618, le roi signale au vice-roi des nefs parties de Hollande pour aller charger du bois au Brésil. Avec l'occupation territoriale ce qui n'était que contrebande va devenir trafic régulier[190]. Barlaeus nous a laissé un tableau du bois-brésil transporté en Hollande par la Compagnie des Indes occidentales[191] :

| *Années* | *Pièces* | *Poids* (livres) |
|---|---|---|
| 1631 | 138 | |
| 1632 | 370 | 2 334 |
| 1633 | 430 | |

183. Damião Peres, vol. V, p. 412.
184. Abreu de Brito, Préface, p. XIV.
185. Studart, *História do Brasil*, vol. I, p. 102.
186. Simancas, SP 1 512 m, p. 7 v°.
187. Simancas, E 436, f. 162 (21 septembre 1613).
188. AHU, Bahia I (5 sept. 1614) : lettre du Chancelier du Brésil au Roi.
189. B. José de Sousa, p. 131.
190. Mais la guerre provoque la destruction du bois-brésil, en particulier quand Mathias de Albuquerque se retire dans le camp du Bon Jésus et qu'il met le feu à 24 navires.
191. *Cf.* B. José de Sousa, p. 167 et Watjen, pp. 514-518.



| *Années* | *Poids* (livres) |
|---|---|
| 1634 | 125 951 |
| 1635 | 334 654 |
| 1636 | 633 521 |
| 1637 | 658 125 |
| 1638 | 554 300 |
| 1639 | 126 769 |
| 1640 | 3 495 (à cause de la guerre) |
| 1641 | 508 613 |
| 1642 | 294 613 |
| 1643 | 437 995 |
| 1644 | 920 690 |
| 1645 | 484 925 |
| 1646 | 857 090 |
| 1647 | 33 205 |
| 1648 | 9 955 |
| 1649 | 52 000 |
| 1650 | 64 680 |
| 1651 | 78 000 |

Wätjen ajoute un tableau du jacaranda envoyé pendant la même période :

*a*) par la Compagnie :

| | |
|---|---|
| 1630 | 46 080 livres |
| 1631 | 195 pièces |
| 1642 | 600 » |
| 1647 | 129 » |

*b*) par le commerce privé :

| | |
|---|---|
| 1642 | 11 440 livres |
| 1643 | 93 200 » |
| 1649 | 15 885 » |
| 1651 | 732 pièces |

Comme on le voit, les fluctuations du transport sont étroitement commandées par la conjoncture politique.

Le commerce du bois entre Brésil hollandais et Hollande ne supprime pas la contrebande entre Brésil portugais et Hollande, surtout quand les Hollandais ont perdu une partie de leurs conquêtes. C'est ce que prouve l'affaire de Cunhahu[192]. Au mois de juin 1657, Hieronymo Nunes da Costa, Portugais résidant à Amsterdam, avise la Compagnie portugaise

192. AHU, Paraïba I (23 oct. 1657) : du comte d'Odemira au secrétaire d'Etat; AHU, Pernambouc IV (13 nov. 1657) : *Consulta do C.° U.°*; AHU, Bahia VIII (15 fév. 1659) : lettre du Gouverneur du Brésil au Roi; AHU, Bahia IX (19 juillet 1662) : lettres diverses; BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI, p. 132.

de Commerce qu'est arrivé dans le port hollandais une frégate chargée de bois-brésil embarqué sur le rio Cunhahu, sur le territoire de la capitainerie de Paraïba. La Compagnie met au courant le gouvernement qui écrit au gouverneur de Bahia pour qu'il s'inquiète de cette affaire : il ne faudrait pas qu'un haut fonctionnaire de l'administration y soit mêlé; et il est invraisemblable que de tels changements puissent avoir lieu sans que personne ne le sache. Le 13 novembre 1657, le Conseil d'Outre-Mer apprend que déjà deux navires sont arrivés ainsi à Amsterdam et que le bois leur a été vendu par des habitants ou des Indiens. Les choses paraissent si faciles que les Hollandais ont armé deux nouveaux navires pour refaire la même opération. On pourrait citer d'autres exemples. Pourtant des mesures sont prises contre les coupables et les Portugais complices. Le bois confisqué revient à la Compagnie Générale et le navire lui-même peut être confisqué[193]. Une surveillance s'exerce même jusque dans les îles de l'Atlantique et à Lisbonne[194].

## LE BOIS-BRESIL EN EUROPE

Pour le roi de Portugal, le bois-brésil a d'abord un intérêt financier. La recette particulière qu'il représente est, contrairement au principe moderne de l'unité du budget, affectée à des dépenses particulières. Mais ces dépenses ne sont pas toujours les mêmes. Le 31 août 1623, une lettre royale fait employer l'argent du bois-brésil aux préparatifs de la flotte[195]. Le 13 novembre 1647, le Conseil de la Fazenda nous signale que 25 quintaux de bois sont arrivés sur une caravelle. On enverra le prix de la vente à Pernambouc pour acheter des vêtements aux soldats et du bois : une partie des bénéfices sert à financer les achats[196]. En 1651, le roi demande au Conseil d'Outre-Mer s'il convient d'appliquer une partie du droit de 6 *cruzados* par quintal de bois aux dépenses du Brésil. Le Conseil propose d'y appliquer un quart[197]. Le 28 février 1667, le roi décide de payer chaque année à la Maison de la Reine 17 000 *cruzados* pris sur les bénéfices du bois-brésil[198]. Enfin, en période de pénurie monétaire, le bois sert souvent lui-même d'instrument d'échange ou de paiement : en 1613, par exemple, à la demande du *contratador*, le contrat des fournitures de Tanger et Mazagão doit être payé en bois-brésil à 4 600 réaux le quintal[199]. De même en 1626 le prix de vêtements livrés à Bahia et au Maranhão[200].

193. BA *Inventaire*, n° 1063 (13 sept. 1663) : *Consulta do C.º da Fazenda.*
194. ANTT, Funchal : Andrade (21 avril 1664).
195. AHU, Bahia I. Vers 1618 le bois-brésil rapporte plus de 40 000 *cruzados* par an (*Diálogos*, p. 139).
196. AHU, Pernambouc III : *cf.* le 20 décembre 1613 : avec le prix de la vente on ravitaille Tanger et Mazagão en vêtements et soldes (BA, 51-VII-16, f. 81).
197. AHU, Bahia VI (3 mars 1651).
198. *Alvará*, cité par B. José de Sousa, p. 155.
199. Simancas, SP 1 472 m., p. 414 (19 oct. 1613) : contrat de fournitures.
200. AHU, Bahia II (30 juillet 1626) : *Requerimento de F.co Dias Portalegre.*



A l'intérieur même de l'Empire portugais, on retrouve partout le bois du Brésil, en particulier dans les îles et en Afrique[201]. Mais il s'agit surtout de bois de construction, du bois des caisses à sucre qu'on utilise pour le mobilier de second ordre — les stalles de chœurs dans les églises des Açores par exemple —, du jacaranda qui, au Brésil comme ailleurs, constitue la matière première des plus beaux meubles, sacrés ou profanes[202]. Enfin au Brésil même, dans les moulins à sucre, le bois sert de combustible pour les *caldeiras*, les chaudières. Un réglement de 1652 rappelle que déjà, dans certaines capitaineries, on manque de bois à brûler ou de bois de construction, ce qui risque d'empêcher l'installation de nouveaux *engenhos* et même d'en arrêter quelques-uns[203]. En 1670, le roi demande au gouverneur du Brésil des bois pour les constructions navales. Le gouverneur ne peut faire envoyer par la flotte que des *calçezes* — des bois de mâts — et encore malgré la répugnance des marins, car ils déséquilibrent les navires[204].

Le bois-brésil arrivé à Lisbonne est revendu en Europe. Il emprunte les deux grandes routes maritimes du siècle : celle de la Méditerranée, celle de l'Atlantique. Sur la première, nous possédons une délibération interessante du Conseil d'Outre-Mer. Il s'agit de 2 775 quintaux de bois qui arrivent à Lisbonne de Porto Seguro. On décide d'en envoyer 1 000 quintaux à Livourne, le grand port de la Méditerranée occidentale où on l'échangera contre du corail pour l'Inde[205].

Le même document fait allusion à la route de l'Atlantique : car on enverra 1 000 quintaux dans le Nord, c'est-à-dire les Pays-Bas, la Hollande, les pays de la Baltique. Les Hollandais servent de transporteurs, de courtiers, de redistributeurs. Nous connaissons les affaires de bois d'une maison hollandaise à Lisbonne en 1578-1579[206]. Le 14 février 1578, elle informe la maison-mère en Hollande qu'elle envoie 712 quintaux, soit 1 353 pièces, à Arnemuiden. Le tout pèse 814 932 livres et coûte 374 380 réaux. La difficulté du commerce réside dans la diversité des qualités qui arrivent sur le marché : comment les distinguer les unes des autres ? Il y a là un gros risque. Le 24 avril 1579, nouvelle lettre annonçant qu'on a envoyé 1 400 quintaux à décharger à Anvers. On espère les vendre facilement mais sans gros profit.

La grand centre de redistribution du bois de teinture est Amsterdam. A la bourse, on cote le bois et, grâce au travail de Posthumus, nous pouvons tracer la courbe des variations de son prix pendant presque tout le XVII^e siècle (*cf.* graphique à la fin de ce livre). C'est une marchandise

201. AHU, Bahia VII (6 oct. 1655) : lettre du *Provedor du Brésil au Roi* (*cf.* 11 février 156 et AHN, Rio II, 30 novembre 1655 : il s'agit de bois envoyé en Angola pour y faire des affûts d'artillerie).
202. A. Prado, Pernambouc IV, p. 167 (*cf.* les sacristies des églises des Açores).
203. *Legislação Antiga*, pp. 273-282.
204. AHU, Pernambouc V (15 juin 1670) : lettre du Gouverneur au Ro.
205. AHU, Cons. Ultramarino XIII, f. 278 v° (16 décembre 1645). Livourne joue le rôle de port de redistribution en Méditerranée Occidentale.
206. *Kamper*, p. XLIV.

qui ne connaît pratiquement pas de variations saisonnières. Les moyennes annuelles de Posthumus sont donc très représentatives. Ce qui nous frappe surtout, c'est la vaste dépression des année 1630-1650. Elle correspond à l'occupation hollandaise. Le bois de Pernambouc arrive alors directement en Hollande sans passer par Lisbonne. Il s'ajoute au bois de Bahia et Rio qui vient par Lisbonne. Mais il revient moins cher qu'eux et ne craint plus la course. Le bois de Lisbonne doit aligner son prix sur le sien.

Que fait-on exactement du bois-brésil ? Voici ce qu'écrit Lamarck dans l'Encyclopédie :

> « Le bois du Brésil est propre pour les ouvrages de tour et prend bien le poli : cependant son principal usage est pour la teinture où il sert à teindre en rouge mais c'est une fausse couleur qui s'évapore aisément et qu'on ne peut employer sans l'alun et le tartre. C'est avec ce bois que l'on teint en rouge les œufs de Pâques, les racines de guimauve pour nettoyer les dents et plusieurs autres choses. Du bois de Brésil de Pernambouc on tire une espèce de carmin par le moyen des acides; on fait aussi de la laque liquide pour la miniature. Et avec la teinture de ce bois on compose cette craie rougeâtre qu'on nomme rosette et qui sert pour la peinture. »

L'article « teinture » nous informe que le bois-brésil

> « donne la même couleur à peu près que le bois de l'Inde (en particulier achèvement des noirs); souvent on le mêle ensemble. Il n'est pas possible de fixer la quantité de cet ingrédient pour les couleurs qu'on veut faire parce qu'il y en a qui donnent plus de couleur les unes que les autres ou qui la donnent plus belle; mais cela vient souvent des parties de ce bois qui ont été exposées à l'air les unes plus que les autres ou de ce qu'il y a des endroits qui auront été éventés ou pourris. Il faut choisir pour la teinture le plus sain et le plus haut en couleur.
>
> La couleur naturelle du bois-brésil et celle pour laquelle il est le plus employé est la fausse écarlate qui ne laisse pas que d'être belle et d'avoir de l'éclat mais un éclat fort inférieur à celui de l'écarlate de cochenille ou de gomme laque ... »

L'article « rouge » nous apprend que

> « le rouge de corroyeur se fait avec du bois de Brésil dont il faut deux livres sur deux seaux d'eau à quoi l'on ajoute de la chaux quand il est raisonnablement ebboui ... Quant au rouge de Brésil c'est une fausse teinture que n'emploient pas les teinturiers de bon teint. (Savary, Hellot). »

La matière colorante du bois-brésil, la « braziline » ($C^{16} H^{14} O^{5}$) cristallise avec son poids d'eau augmenté de 50 % et est soluble dans l'eau. Fraîche, elle est jaunâtre; mais au contact de l'air ou d'une solution alcaline, elle devient rouge brique. Elle donne naissance, en effet, à la



« brazileine » ($C^{16} H^{12} O^{5} H^{20}$) qui est précisément la matière colorante utilisée par les teinturiers [207].

Pour fournir la décoction nécessaire à la teinture, le bois doit être moulu, mis en copeaux ou râpé. La première méthode est utilisée dans l'industrie libre. Les deux autres, dans la Hollande du XVII^e siècle, sont utilisées surtout dans les prisons (*rasphuis*) [208].

L'emploi des prisonniers pour la râpe du bois-brésil semble assez ancien à Amsterdam. Le 27 janvier 1599, la municipalité décide :

> « puisque l'expérience a montré que le râpe du bois-brésil est particulièrement utile pour ... les prisonniers ... à partir de mai prochain personne dans la ville ou dans ses dépendances, exceptée la Prison, ne devra râper du bois-brésil sous peine de confiscation de tout l'équipement utilisé par le contrevenant. » [209]

Un particulier ayant essayé d'échapper à l'ordonnance en érigeant un moulin à râper hors de la ville, provoque le 11 mais 1602 une lettre patente des Etats qui étend le monopole de la prison d'Amsterdam à toute la Hollande et à la Frise occidentale. Une clause prévoit que si d'autres villes de ces deux provinces construisent une prison, elles pourront jouir du même monopole à l'intérieur de leurs limites territoriales. Cette dernière restriction finit par mécontenter les villes, spécialement Rotterdam et Leyde. Celles-ci n'hésitant pas à exporter du bois râpé, les directeurs de la prison d'Amsterdam engagent en 1672 un procès qu'il ne gagneront qu'en 1677.

Les utilisateurs achètent le bois râpé à la prison selon un système de contrats approuvés par les bourgmestres. On met deux prisonniers par râpe. Chaque équipe ainsi constituée doit produire un certain nombre de livres de râpe par jour : les plus forts atteignent 60 livres et les plus faibles à peu près 40. En 1656 un moulin ayant été monté dans la ville, les prisonniers peuvent fournir des copeaux à broyer. Chaque équipe donne 200 à 300 livres par jour. Dans tous les cas, ils reçoivent un salaire avec prime à la tâche. Certains prisonniers sont chargés d'aiguiser les instruments, de ranger le bois, de mettre la poudre en sacs pour l'expédition, de distribuer aux autres la nourriture. Avant d'être expédiés, les sacs sont estampillés aux armes d'Amsterdam ou aux initiales de la prison.

Une enquête spéciale sur le sort du bois-brésil à travers l'Europe sortirait du cadre de cette étude. Il nous faut conclure. Le bois-brésil, produit végétal, est la matière première d'une industrie importante au XVII^e siècle, la teinture, partie intégrante d'une industrie motrice de toute l'économie industrielle avant la Révolution Industrielle : l'industrie textile. Sans aucun doute la demande du bois-brésil a varié avec le

---

207. *Encyclopedia Britanica*, article *Brasil Wood*.
208. Sur toute cette question du travail de la prison d'Amsterdam, *cf.* Th. Sellin, *Pioneering in Penology*, pp. 53 et suiv.
209. Van Dillen, *Bronnen tot de Gesch v. Amsterdam*, 1^re partie, n° 944.

développement de cette industrie. Il est assez remarquable de constater que sur le marché d'Amsterdam, l'augmentation de la demande en bois de teinture n'a pas réussi à compenser, au moins complètement, l'augmentation de l'offre due à la double colonisation luso-hollandaise du Brésil. Dans son modeste domaine, le bois-brésil subit les effets de la vaste dépression qui s'abat sur les affaires en Europe au XVIIe siècle.

## II. LES ESCLAVES

L'esclavage est resté durant tout le Moyen-Age une pratique constante dans l'ensemble du bassin méditerranéen. Comme les autres peuples de la Péninsule, les Portugais en ont profité. Mais avec la découverte des côtes du Golfe de Guinée, l'esclave noir s'est substitué à l'esclave maure et le flux d'esclaves noirs qui, comme l'or, traversant le Sahara du Soudan vers l'Afrique du Nord, a été en grande partie, comme l'or, detourné par l'Atlantique vers Lisbonne. Celle-ci est devenue un entrepôt important et les Portugais, dans la capitale même et ses environs immédiats, dans les ports et leurs voisinages, ont confié à des nègres les tâches matérielles, en particulier les tâches domestiques. En 1551 la population de Lisbonne comprend, sur 100 000 habitants, 9 950 esclaves. Ceux-ci montent à 10 470 en 1620 et sont alors presque tous des Noirs. Les édits du 23 novembre 1606 et du 23 mars 1618 déclarent qu'on ne peut envoyer des Indes comme esclaves que des individus du sexe masculin de plus de seize ans et l'importation des esclaves maures est purement et simplement interdite le 1er juin 1641. Cependant, ceux qui sont déjà au Portugal y restent. L'Etat les rachète, donnant à leurs maîtres, pour les présenter, un délai de dix jours [1].

A Lisbonne, le commerce des esclaves est placé sous la surveillance d'un *corretor* nommé par la municipalité. Selon la tradition héritée du droit romain, l'esclave est une chose, objet d'achat et de vente, d'héritage ou de legs. Il suit le sort de sa mère. Il est souvent un objet de don ou un moyen de paiement. Comme il est physiquement capable d'actes humains, ceux-ci sont soumis à certaines restrictions légales. Un *alvará* du 26 mai 1533 décide qu'on ne peut rien acheter ou vendre à des esclaves sous peine de confiscation de la marchandise au profit de la municipalité. Un autre, du 1er février 1545, interdit aux esclaves de vivre indépendants et défend aux affranchis de recueillir des esclaves. Celui qui trouve un esclave fugitif touche 300 réaux si l'esclave est noir, 1 000 s'il est blanc, sans compter 10 réaux par jour pour sa subsistance, à moins qu'il ne l'emploie. Les esclaves trouvés de nuit dans Lisbonne seront fouettés. Un esclave maure, trouvé à Lisbonne, de jour ou de

1. Pour ce paragraphe et le suivant, *cf.* Fortunato de Almeida, t. III, pp. 219 et 229 à 239; t. V, pp. 129 et 130.

nuit, sans une chaîne de fer de 12 *arratéis*, sera confisqué, la moitié de sa valeur revenant à l'Hôpital de Tous les Saints et l'autre moitié à l'« inventeur ». Il est interdit aux esclaves de jouer. En cas de délit, le témoignage des accusateurs vaut toujours. Les esclaves n'ont droit au port d'armes qu'en compagnie de leurs maîtres. Les peines judiciaires sont beaucoup plus sévères pour les esclaves que pour les hommes libres. Un esclave qui tue son maître est supplicié. S'il le blesse, il est condamné à mort. Enfin les esclaves peuvent être affranchis, généralement par testament. Les Maures sont souvent rachetés ou échangés avec des chrétiens captifs en Afrique.

## LES INDIENS DU BRESIL

Lorsque les Portugais se sont installés au Brésil, l'esclave naturel s'est trouvé être l'Indien, comme il l'était chez les Espagnols. Cet Indien, sur la côte, appartenait à la famille Tupi[2]. Venu au Brésil dans une période relativement récente, il semble qu'il ait été mal adapté au climat et incapable de fournir un gros effort. Se contentant de la chasse et de la pêche, il laissait aux femmes le travail agricole. D'où cette vie facile qu'il menait et qu'ont décrite les voyageurs du XVIe siècle.

Dès l'époque des Donataires, les Portugais ont essayé de réduire les Indiens en esclavage. D'ailleurs, ils avaient toute liberté sur ce point[3]. Mais les résultats ne furent pas brillants. Sans doute, depuis que diminuait la part du bois-brésil, dans la production, au profit du sucre, le travail libre devenait de moins en moins productif : l'Indien n'était pas fait pour la vie sédentaire des plantations. Mais l'esclavage n'était pas beaucoup plus productif, et la mise en esclavage ne s'est pas faite sans luttes prolongées. Les Indiens s'enfuyaient puis revenaient attaquer en masse les noyaux de colonisation, détruisant tout, dès qu'ils étaient vainqueurs[4].

C'est alors que la Métropole intervint pour faire régner la paix et protéger l'Indien contre les excès des colons. Pendant deux siècles, toute l'histoire de la politique indienne sera la lutte du pouvoir central contre les colons : celui-là essayant de limiter ou de supprimer l'esclavage des Indiens, appuyé dans cette œuvre par les ordres religieux et en particulier les Jésuites; ceux-ci essayant d'empêcher l'application des mesures royales

2. *Cf.* notre 1re partie, chapitre V.
3. *Cf.* Simonsen, t. I, chap. IV. Les donataires recevaient le droit d'avoir des esclaves indiens en nombre illimité et l'autorisation pour la vente d'une certaine quantité sur le marché de Lisbonne (en général 39 par an).
4. Caio Prado Junior, *História econômica do Brasil*, p. 43. Sur la population indienne avant l'arrivée des Portugais et son évaluation, voir notamment les travaux de P. Clastres et W.M. Denevan, cités dans notre bibliographie. Comme dans le reste des Amériques, l'arrivée des Européens a provoqué au Brésil une chute de la population indigène.



en obtenant des adoucissements qui les rendaient inopérantes jusqu'à ce que de nouvelles mesures les remplacent et les renouvellent à la fois.

Si l'on s'attache de plus près à l'évolution du problème indien, on peut distinguer quatre périodes : celle des *entradas* (jusqu'en 1590) — celle des *bandeiras* (1590-1625) — celle de la famine de Noirs (1625-1650) — celle de l'apaisement (après 1650).

La *période des « entradas »* — du nom de ces expéditions de reconnaissance vers l'intérieur ou le long de la côte par les colons du Nord-Est qui aboutissent à des captures d'esclaves — est une époque où les Noirs sont encore peu nombreux au Brésil, où pourtant la canne et les travaux de mise en valeur exigent une nombreuse main-d'œuvre. Les Jésuites ont déjà pris en mains la protection des Indiens, s'efforçant de les fixer dans leurs villages, — *aldeias* —, de les catéchiser, de les éduquer et aussi de les protéger contre le colon blanc. Le gouvernement encourage l'œuvre des Jésuites et réglemente la capture des Indiens. Dès 1560, une provision de Sébastien oblige les colons à payer comptant le travail des Indiens engagés pour plus d'un mois en dehors de leur village. Sinon, ajoute la provision, ils s'attardent, leurs femmes les trompent, ils perdent leur foi et leurs biens, et leurs villages se dépeuplent[5]. La première grande intervention gouvernementale date de 1570. C'est la « loi sur la liberté des Indigènes du Brésil ». On ne doit rendre captifs que les Indiens pris dans une guerre juste ou les anthropophages, et il faut déclarer les nouveaux esclaves dans les deux mois. Conforme à l'esprit de la bulle de Paul III de 1537 qui condamnait l'esclavage, la loi provoque les protestations des colons[6]. La lettre royale de 1573 signée sous leur pression permet à nouveau la mise en esclavage excepté dans les « cas manifestement injustes », façon hypocrite d'esquiver le problème moral. Mais les Jésuites, protecteurs des *aldeias*, réagissent. Le 6 janvier 1574, un accord est signé entre eux, les gouverneurs généraux du Brésil et du Maranhão et l'auditeur général du Brésil. Il apporte des restrictions aux effets de la lettre royale de 1573. La mise en esclavage de l'Indien ne sera autorisée qu'en cas de guerre juste ou à la demande de l'Indien ou s'il s'enfluit d'une *aldeia* et reste absent plus d'un an. Elle devra être validée par les *provedores* assistés de deux adjoints élus par la municipalité locale. Une loi promulguée le 22 août 1587 complètera ces mesures : les Indiens qui travaillent sur les plantations pourront quitter celles-ci librement.

Ces mesures précisant les cas de capture des Indiens sont meilleures pour les Indiens que celles de 1573. Mais qui ne voit leur faiblesse ? Comment savoir si un Indien a vraiment librement accepté de devenir esclave ? Que vaut une validation faite par des membres des municipalités qui représentent précisément les intérêts des colons ? Et l'Indien

5. Cité dans *Anais Pernambucanos*, t. I, p. 390.
6. *Legislação Antiga* (citée par Perdigão Malheiro, IIe partie, pp. 39 et suiv.). De même pour toutes les dispositions législatives qui n'ont pas d'autre référence. *Cf.* aussi Martins Junior, pp. 206 et suiv.

peut-il quitter sa plantation s'il y travaille déjà comme esclave ?

Dans la *période des bandeiras* (1591-1625), la situation va devenir encore plus difficile. La première *bandeira* remonte à 1591. Ne revenons pas sur ces expéditions et sur leurs buts divers. Parmi ceux-ci, rappelons-le, la capture des Indiens, pour les arracher au cannibalisme. Capture et commerce des Indiens deviennent l'activité essentielle des Paulistes. Encore une fois, le roi va prendre une position très sévère qu'il maintiendra longtemps. Il finira par l'assouplir en 1611. Puisqu'il est entendu que les Indiens ne peuvent être capturés que dans une guerre juste, la loi du 11 novembre 1595 précise ce qu'on doit entendre par guerre juste : il faut qu'elle soit faite sur l'ordre écrit du roi. La provision du 26 juillet 1596 confie officiellement aux Jésuites le gouvernement et l'administration des Indiens dans leurs *aldeiamentos*, leurs communautés missionnaires.

Se faisant l'interprète des colons, le gouverneur Diogo Botelho écrit au roi que les Indiens seraient plus utilisables pour la mise en valeur du pays si l'on pouvait les amener, même sous la contrainte, dans les régions habitées. Le roi s'y refuse. Dans sa provision du 5 juin 1605, il rappelle que l'esclavage nuirait non seulement à la conversion des Indiens, qui est le premier souci du gouvernement, mais aussi à la bonne administration et à la sécurité du Brésil. Le 22 septembre de la même année, il écrit à Diogo Botelho pour le prévenir qu'un *alvará* vient de libérer des Indiens qu'après contestation les juges de Pernambouc avaient déclarés captifs. Et la loi du 30 juillet 1609 réaffirme les principes de la liberté des Indiens et de leur éducation et protection par les Jésuites.

Devant l'immense besoin de main-d'œuvre des colons et en face de l'attitude ferme du roi, le gouverneur de Pernambouc, Diogo de Meneses, propose des solutions de rechange. Le 23 août 1608, il écrit au roi qu'il faut organiser dans sa capitainerie des *aldeias*, chacune avec son prêtre, son capitaine, son écrivain et son juge, à proximité des moulins à sucre. Ainsi les Indiens pourront-ils rester libres, travailler aux moulins à sucre et remplacer avantageusement les Noirs qui coûtent cher et se révoltent[7]. Preuve qu'autour de Pernambouc l'œuvre des Jésuites n'était pas aussi développée qu'ailleurs. La pénurie de main-d'œuvre ne cesse de s'aggraver. Le 7 février 1611, Diogo de Meneses écrit encore au roi qu'il faut renoncer aux *aldeias* isolées et constituer à proximité des plantations de grandes agglomérations où les Indiens pourront acquérir facilement des habitudes de civilisés.

La loi du 11 septembre 1611 ne répond pas à ces exigences. Elle se contente d'assouplir le régime légal. Non seulement les Indiens pourront être mis en esclavage dans les guerres « justes », mais aussi lorqu'ils sont déjà captifs d'autres Indiens ou lorsqu'ils sont cannibales. Désormais aucune guerre ne peut être entreprise contre eux à moins qu'ils ne se rebellent; de toute façon il faudra une résolution prise par une Junte

7. *Anais BN Rio*, 1935, vol. 57, pp. 37-39.



spéciale composée du gouverneur, de l'évêque s'il est présent, du chancelier, des *desembargadores*, des prélats des Ordres. La résolution devra être approuvée par le roi, excepté en cas de péril imminent. Mais dans ce dernier cas, le roi sera libre par la suite de confirmer ou d'infirmer la résolution. Les esclaves achetés serviront seulement dix ans, s'ils sont achetés pour un prix n'excédant pas celui taxé par la Junte, et à perpétuité si le prix est supérieur. Auparavant, ce prix était taxé par les municipalités avec cette singularité que la taxe était un maximum, ce qui n'était pas à l'avantage des Indiens. Pour administrer les *aldeias*, le gouverneur, sur l'avis du chancelier et du *provedor* des Défunts, nommera un capitaine qui servira trois ans. Les *aldeias* — villages ou hameaux — seront organisées en *povoações*, agglomérations de 300 cases au maximum à telle distance des forêts de bois-brésil et des *engenhos* qu'elles ne pourront leur faire tort. On leur distribuera des terres. Chaque *aldeia* aura une église et un curé portugais parlant la langue indigène, ou un religieux. Présenté par le roi ou le gouverneur, il sera confirmé par les évêques et soumis aux « visites » de la hiérarchie. Les capitaines, avec leur famille, et les curés devront résider. Le capitaine jouera le rôle de juge, avec appel à l'auditeur et à la Relation. S'ils le veulent, les Indiens pourront être embauchés par les particuliers pour un salaire fixé par l'Etat. Tous les ans, une enquête sera menée par un *desembargador* sur le fonctionnement des *aldeias*. Après cette loi de 1611, celle du 19 octobre 1612 rappelle encore le principe de la liberté des Indiens[8]. En réalité ces mesures sont mal appliquées et l'esclavage des Indiens continue de se développer, malgré celui des Noirs.

A partir de 1625 et jusqu'en 1650 on peut parler d'une *période de famine de Noirs*, comme on parlera, deux siècles plus tard, de la famine du coton. Période plus dramatique que la précédente et où une série de nouveaux facteurs entrent en jeu. La prise de Bahia en 1625, la recrudescence de la course hollandaise, l'occupation de la région de Pernambouc en 1630, puis de l'Angola en 1640, provoquent une pénurie d'esclaves. Or la culture de la canne à sucre se développe à Rio et à Bahia. Le Maranhão commence à prendre quelque importance. Le gouvernement redouble de rigueur. Le résultat est une série de conflits locaux, mais parfois sanglants.

Avant même 1625 s'étaient développées dans le Maranhão les « administrations d'Indiens », système où le gouvernement des *aldeias* est confié à des chefs colons rétribués sur le travail même des Indiens. L'*alvará* du 8 juin 1625 ayant prohibé le système, un soulèvement de la population de São Luís de Maranhão, avec à sa tête la municipalité elle-même, fait suspendre l'exécution de l'*alvará* jusqu'à l'arrivée du gouveneur Francisco Coelho de Carvalho. A cette époque le colon Bento Maciel Parente use contre les Indiens de cruautés restées célbres. Le gouverneur ayant essayé d'interdire le commerce des esclaves, la population proteste si fort qu'il se sent obligé de revenir sur sa décision.

8. Evora, *Livro Dourado*, pp. 170 et suiv.

A Bahia, la municipalité demande au roi que le gouverneur de Rio lui fasse envoyer des esclaves indiens : leur transport sera payé par l'impôt sur les vins; il peut en envoyer jusqu'à un millier[9]. Au même moment, dans le Sud, les Paulistes se voient prohiber leurs expéditions[10]. Sans succès d'ailleurs. En 1629 à Rio de Janeiro un prélat qui essayait de s'opposer à la capture d'esclaves est assassiné[11]. A São Paulo, les *bandeiras* envahissent les *aldeias* des Jésuites d'où elles retirent 15 000 Indiens. Les Jésuites se plaignent au gouverneur mais n'obtiennent aucune sanction. Ils se plaignent alors à Madrid même et au Pape. Le 22 avril 1639, Urbain VIII publie une bulle qui n'est que l'application au Brésil de celle de 1537 : les catholiques qui font le commerce d'Indiens seront excommuniés.

La bulle est très mal reçue. La population de la municipalité de Rio de Janeiro par exemple, s'oppose à son exécution. Malgré l'appui du gouverneur de Rio, Salvador de Sá, les Jésuites perdent une partie de leurs prérogatives dans la protection des Indiens : c'est l'accord du 22 juin 1640. A São Paulo les conflits incessants entre colons et Jésuites aboutissent bientôt à l'expulsion des Jésuites[12]. Après la perte de l'Angola, la municipalité de Bahia lance un nouvel appel aux *bandeiras* paulistes. En 1643, elle admet même officiellement l'idée de la guerre aux Indiens. Dans le Maranhão, les « administrations » d'Indiens persistent avec toutes les horreurs qu'elles comportent. Cependant les *alvarás* du 10 novembre 1647, des 5 et 29 septembre 1649, rappellent solennellement le principe de la liberté des Indiens et suppriment toutes les dérogations de lois précédentes; les « administrations » du Maranhão sont interdites.

En 1650 commence l'*ère de l'apaisement*, car l'Angola redevient portugaise et bientôt Pernambouc. Sans doute, le père António Vieira venu au Maranhão prêcher le carême et condamnant l'esclavage des Indiens, voit-il la population blanche se soulever contre lui[13] l'obligeant à promettre de ne plus se mêler de cette question. Sans doute le roi recule-t-il devant les colons, puisque la provision du 17 octobre 1653 rétablit les cas antérieurs de capture licite des Indiens et introduit même des cas nouveaux tels que la capture devient, en fait, toujours possible. Mais les Jésuites se rendent compte que leur action a maintenant plus de chances de succès. Avec l'appui de quelques personnalités, André Vidal de Negreiros par exemple, avec l'autorité aussi d'un António Vieira, ils obtiennent l'annulation des nouveaux cas de capture introduits dans la législation de 1653[14]. Par la provision de 1655, ils retrouvent même la

9. AHU, Bahia I (1626).
10. *Coll. Chron.*, p. 135 (18 septembre 1628).
11. Coaracy, p. 67.
12. Toute une littérature existe sur les Jésuites à S. Paulo et leurs conflits avec les « bandeirantes ». *Cf.* F. Mauro, *António Raposo Tavares*, dans *Les Hommes d'Etat Célèbres*, Ed. Mazenod, Paris 1975. Voir aussi notre bibliographie.
13. *Cf.* AHU, Maranhão II (28 janv. 1640): *Cartas do Governador para El Rei.*
14. Sur l'attitude d'André Vidal de Negreiros, *cf.* AHU, Maranhão II (16 sept. 1654 et 16 juin 1656) ; *Consultas do C.º U.º.*



direction complète, spirituelle et temporelle des *aldeias*. Par contre à São Paulo, un accord a été conclu en 1653, selon lequel les Jésuites sont admis dans la capitainerie à condition qu'ils ne se mêlent pas des affaires des Indiens.

C'est dans le Maranhão que la situation s'apaise le moins facilement. Les Noirs y viennent moins qu'ailleurs, alors que la colonie ne cesse de se développer. En 1660, la municipalité de Para propose à celle de Maranhão une alliance garantissant leurs intérêts communs contre les Jésuites. En 1661, les deux cités se soulèvent[15] : les Jésuites et parmi eux Vieira, sont envoyés prisonniers à Lisbonne où, à la Cour, un mouvement d'opinion anti-jésuite provoque la loi du 12 septembre 1663 qui enlève à la Compagnie la juridiction temporelle des Indiens. En 1667 et 1673, le roi prend de nouvelles mesures donnant gain de cause aux colons. C'est en 1680 que le gouvernement reprendra le parti des Jésuites et des Indiens contre les colons, interdisant à nouveau l'esclavage indigène dans tous les cas; interdiction qui sera répétée au XVIIIe siècle[16].

## LES NOIRS : SOUDANAIS ET BANTOUS

Dès la première moitié du XVIe siècle s'organise la traite des Noirs entre les rivages d'Afrique et ceux d'Amérique. Dès la seconde moitié du XVIe siècle, le Brésil reçoit sa part de la traite. Les Noirs, il est vrai, n'y arrivent en grand nombre qu'après 1570 avec la poussée du sucre. Ce sont des Soudanais et des Bantous. En gros, les Soudanais viennent de l'Afrique occidentale dont la côte s'étend de l'Ouest à l'Est, des îles du Cap Vert au fond du golfe de Guinée, les Bantous de l'Afrique centrale — Congo, Angola, Benguela — dont les côtes s'étendent au golfe de Guinée à l'Afrique méridionale, du Nord au Sud.

*a)* Parmi les *Soudanais* plusieurs familles :

- les Ouolofs, les plus noirs, occupent la côte entre Saint-Louis et le Cap Vert et s'enfoncent assez loin à l'intérieur;
- les Mandingues sont plus nombreux, avec de grands peuples comme les Bambara, les Kassonké, les Dioula, les Soninké;
- les Songai vivent dans la région située au Sud et Sud-Est de Tombouctou; ils ont absorbé du sang kamitique par métissage avec les Touareg et les Peul;
- les Mossi occupent le bassin de la Volta, la boucle du Niger, certaines parties de la côte; le groupe linguistique le plus célèbre sur la côte est celui des Yorouba;

15. Perdigão Malheiro, *o.c.*
16. *Coll. Chron.*, p. 335 (10 novembre 1640).

les Haoussa parlent une langue kamitique et sont concentrés dans les émirats musulmans du Nord de la Nigéria; leurs parents, les Kirdi, vivent au Nord du Cameroun;

les Peul, éparpillés au milieu de ces populations noires sont, malgré la couleur de leur peau, des kamites, non des nègres. Nomades pasteurs, ils se sont souvent fixés, assujettis par les Noirs sédentaires à qui ils servent de bergers. Plus souvent ils sont devenus la caste dominante des populations noires, fondant même de vastes empires.

*b*) Les *Bantous* en Afrique équatoriale et centrale, forment des peuples presque aussi hétérogènes mais moins connus. Ils se distinguent des Soudanais par leur taille plus petite, leur teint plus clair, leur nez moins large, leur prognatisme moins accusé. Ils ont le cou fin, le corps bien proportionné, le mollet peu développé, le pied large avec talon proéminent. Ils forment, dans l'ensemble, une plus belle race que leurs voisins les Hottentots et les Négrilles[17]. Ils ont subi des invasions récentes comme celle des Jagga vers 1490, mais ceux-ci sont, ethniquement, peu différents des Bantous.

Gilberto Freyre a beaucoup critiqué l'opinion des historiens du XIXe siècle selon laquelle l'origine des esclaves brésiliens serait presque exclusivement bantoue[18]. Sans doute, la Guinée a-t-elle beaucoup fourni aux Indes de Castille. Et les archives de l'esclavage, dont la plupart ont été brûlées en 1889 sur l'ordre de Ruy Barbosa, ne nous laissent-elles que peu de renseignements sur la provenance des esclaves[19]. Mais l'anthropologie peut y suppléer et les recherches de Nina Rodrigues ont prouvé que les Soudanais avaient joué un grand rôle au Brésil. Les nègres brésiliens ne parlent pas seulement la langue bantoue : le haoussa, le yorouba sont très répandus. Varnhagen prétend même que le yorouba est plus parlé que le portugais par les anciens nègres de Bahia. Nina Rodrigues a identifié parmi les nègres du Brésil qu'il a connus encore au temps de l'esclavage, les Noirs dits de race blanche ou Fulas. Ce n'étaient pas des Peul purs mais des métis provenant de la Sénégambie, de la Guinée portugaise et des côtes adjacentes. Ils avaient le teint cuivré et les cheveux ondulés, presque lisses. Ils sont surtout venus dans les capitaineries du Nord-Est, à Bahia. A Bahia, l'on trouvait aussi beaucoup de Haoussa et des Mandingues.

Quelques précisions historiques viennent renforcer la doctrine de Nina Rodrigues et de Gilberto Freyre. La politique portugaise de distribution des nègres dans la colonie interdisant le rassemblement dans une même capitainerie d'un nombre prépondérant d'esclaves de la même

17. *Encyclopédie Française*, t. VII.
18. G. Freyre, *Maîtres et Esclaves*, p. 248.
19. G. Freyre, *Maîtres et Esclaves*, p. 249.



nation, ne s'est fait réellement sentir qu'au XVIIIe siècle. Mais dès 1647, une lettre écrite par Henrique Dias aux Hollandais est révélatrice :

> « Mon régiment se compose de quatre nations : Minas, Ardas, Angolas et Créoles; ces derniers sont si mauvais qu'ils ne craignent ni Dieu ni le Diable; les Minas si courageux que là où ne va pas le bras va le nom; les Angolas si robustes qu'aucun travail ne les fatigue ... »

Les Ardas sont des Dahoméens; les Minas des Nagôs, seuls les Angolas sont des Bantous.

Barlaeus se réfère aux Ardas, preuve qu'il y en avait au Brésil. Il les considère comme de très mauvais ouvriers agricoles mais beaux de corps, plus aptes, surtout les femmes, aux travaux domestiques et, ajoute Gilberto Freyre aux « doux concubinages » ou « aux souples amours de passage des seigneurs de moulins, si chers au patriarcat colonial ». Barlaeus vérifie ainsi ce que dit Jean de Laet, que les nègres d'Angola sont ceux qu'on emploie le plus dans les travaux agricoles. Il ajoute qu'il y a un grand trafic de Noirs entre Pernambouc et non seulement l'Angola mais d'autres régions africaines[20].

La question peut être tranchée si, à l'anthropolige physique et à l'histoire, nous ajoutons l'anthropologie culturelle. Le savant américain Melville J. Herskovits a divisé l'Afrique en un certain nombre d'aires culturelles que nous rappelons brièvement :

> « I) *L'aire des Hottentots*, caractérisée par l'élevage du bétail, par l'utilisation des bœufs pour le transport des charges, de leurs peaux comme habits, par une large consommation de leur chair, etc. ...
>
> II) *L'aire des Boschimans*, civilisation inférieure à la première, pauvre, nomade, sans aucun animal au service de l'homme, à part le chien, sans organisation agraire ou pastorale, ressemblant par ces traits à la civilisation des indigènes du Brésil, mais supérieure à cette dernière en expression artistique, du moins en peinture, comme le démontrent les exemples recueillis par Frobénius.
>
> III) *L'air du bétail de l'Afrique Orientale* (bantoue), caractérisée par l'agriculture et, superposée à elle, par l'industrie pastorale, au point que c'est la possession d'un riche troupeau, non celle de terres étendues, qui est la base du prestige social; le travail sur fer et sur bois; la polygamie; le fétichisme.
>
> IV) *L'aire du Congo* (également de la langue bantoue, bien que l'on parle aussi ibo, fanti, etc., sur sa frontière occidentale) étudiée par Léo Frobénius dans son « Ursprung des Afrikanischen Kulturen » qui met en lumière les différences entre le Congo et les aires voisines, en matière de vêtements, de types d'habitations, de tatouages, d'instruments de musique, de l'usage de la banane,

20. G. Freyre, *Maîtres et Esclaves*, pp. 250-251.

etc. Herskovits ajoute d'autres traits encore : une économie agricole en plus de la chasse et de la pêche; la domestication de la chèvre, du porc, des poules et du chien; l'existence de marchés où s'amoncellent pour la vente produits agricoles et objets de fer, paniers; la possession en commun de la terre; le fétichisme qui s'exprime d'une façon intéressante et artistique dans la culture sur bois, les artistes occupant une place d'honneur dans la communauté.

V) *La steppe orientale*, région difficile à caractériser, représentant déjà un contact entre la civilisation noire du Sud et la mahométane du Nord; activité pastorale; emploi de nombreux animaux, vache, chèvre, mouton, chameau; organisation sociale influencée par l'islamisme.

VI) *Le Soudan Oriental*, région encore plus influencée que la précédente par la religion mahométane; langue arabe, abondance des animaux au service de l'homme; activité pastorale; grand usage du lait de chamelle; nomadisme; tentes; habits semblables à ceux des berbères.

VII) *Le Soudan Occidental* — une autre aire d'inter pénétration de civilisations, la noire proprement dite et la mahométane; régions des grandes monarchies et royaumes — Dahomey, Benin, Aschanti, Haoussa, Bornou, Yorouba; sociétés secrètes exerçant une influence large et efficiente sur la vie politique; agriculture, élevage du bétail et commerce; travaux de valeur, artistiques, sur pierre, sur fer, terre cuite et tissage; fétichisme et mahométanisme.

VIII) *L'aire du désert* (berbère).

IX) L'*Egypte* dont il est inutile de fixer les traits caractéristiques qui n'intéressent pas directement la colonisation du Brésil. Notons seulement que ces deux dernières aires ont exercé une influence puissante sur le reste du continent africain. »[21]

Herskovits a ajouté, plus récemment, deux sous-aires à ce tableau :

« III A) Une région limitée, celle des peuples Ovaperero, Ovembo, Ovinbudu, etc.... Ils sont apparentés culturellement aux peuples de l'Afrique Orientale par l'industrie pastorale, le kraal circulaire, le tabou sur les femmes dans leurs rapports avec le bétail. Mais ils en diffèrent par le vêtement, l'habitation et certaines coutumes religieuses.

IV A) Le prolongement de l'aire du Congo le long de la côte d'Afrique Occidentale. Cependant ici l'organisation politique et sociale est plus complexe qu'au Congo. L'art y revêt des caractères particuliers. On y utilise les grands animaux domestiques. La structure familiale et le langage y ont leur originalité propre. »[22]

---

21. G. Freyre, *Maîtres et Esclaves*, pp. 257-258.
22. Herskovits, *Africa*, t. III (1930); *The Journal of Negro History*, t. XXI (1936). Les travaux d'Herskovits ont été, dans les quarante dernières années, nuancées par ses successeurs. L'opposition entre « Soudanais » et « Bantous » est moins tranchée que ne le pensait Herskovits. Nous remercions ici M. Robert Cornevin pour ses suggestions.



On voit par ce tableau et si l'on se rapporte à notre étude sur les Indiens, qu'aucune de ces aires de civilisation africaine n'est, pour son niveau de culture, en état d'infériorité par rapport à celles des indigènes du Brésil. En réalité celles qui intéressent particulièrement le Brésil sont IV, IV A et VII et même si l'on veut III dans la mesure où a existé aussi un trafic avec le Mozambique. Ce qui nous importe ici c'est que, dans la civilisation des Noirs du Brésil, que ce soit à la fin du XVIIe siècle ou aujourd'hui, on retrouve des éléments de ces différentes aires. Tous les ethnologues qui se sont penchés sur le Brésil l'ont prouvé. L'apport était d'autant plus facile que précisément il se faisait d'aires de civilisation plus avancées vers des aires de civilisations moins avancées.

On peut cependant introduire des nuances régionales et une évolution à travers la période coloniale.

Des nuances régionales : il est évident que Bahia qui s'est développée la première a surtout été peuplée de Soudanais. Il suffit d'ailleurs de s'y promener encore aujourd'hui pour être frappé par le type de ses habitants noirs. Pernambouc au contraire a reçu des Bantous, plus petits mais plus travailleurs, plus calmes aussi, moins révolutionnaires et moins artistes que les Soudanais. Rio de Janeiro a reçu à la fois des Soudanais et des Bantous.

Ces nuances correspondent à une évolution. Luís Viana Filho a pu parler de trois cycles de traite portugaise :

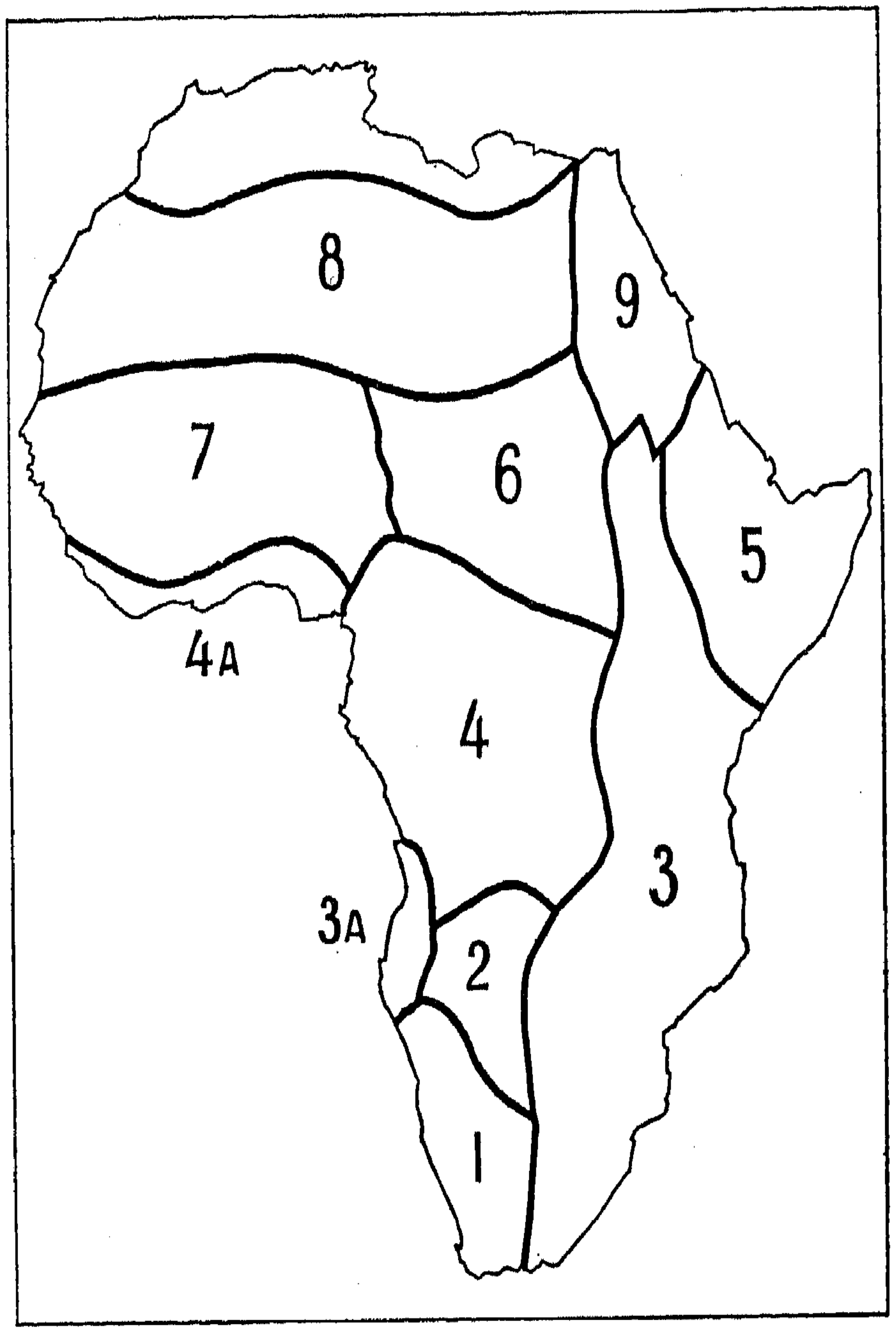
*a)* Le cycle de Guinée qui correspond à l'époque des Donataires.

*b)* Le cycle d'Angola qui correspond à la fin du XVIe siècle et aux deux premiers tiers du XVIIe. En 1635 le Conseil de la Fazenda prétend que, de tous les esclaves qui quittent le Cap Vert pour l'Amérique, aucun ne va au Brésil, tous vont aux Indes de Castille[23]. C'est l'époque avant et pendant l'occupation hollandaise où se développe beaucoup la région de Pernambouc.

*c)* Le cycle mixte, qui termine le XVIIe siècle. C'est l'époque de la découverte des mines dans le Sud, mais aussi des épidémies de variole en Angola et, par contre, de guerres donneuses d'esclaves en Afrique occidentale. Le Nord du Brésil recrute plutôt des Soudanais et le Sud des Soudanais et des Bantous[24]. Mais le 19 février 1666 le Conseil d'Outre-Mer affirme : les nègres de Guinée ne valent pas ceux d'Angola[25]...

---

23. Senna Barcelos, 1re partie, p. 242.
24. Luís Viana Filho, *Congr. Mundo Portug.*, vol. X, pp. 11-25.
25. AHU, Angola VII (19 fév. 1666).




**Aires culturelles selon Herskovits**

1. Aires des Hottentos
2. Aire des Boschimans
3. Aire du bétail de l'Afrique Orientale.
4. Aires du Congo
5. Steppe Orientale
6. Soudan Oriental
7. Soudan Occidental
8. Aire du désert
9. Egypte

3 A. / 4 A. } Régions de transition



## LES CONTRATS D'*ASIENTO*

La traite portugaise sur les côtes d'Afrique remonte au XVe siècle. Dans les territoires portugais —et en principe tous le sont depuis Tordesillas— seuls les sujets portugais sont admis à la faire. Encore doivent-ils payer des droits. La perception en est parfois assumée par les agents de la Fazenda royale. Mais le plus souvent elle est affermée à un *contratador*. Celui-ci reçoit le monopole de la traite soit en Guinée, soit en Angola, soit au Cap Vert, soit dans tous ces territoires. Il délivre à ceux qui exercent effectivement la traite, des *avenças*. Il n'est donc lui-même qu'un fermier général, fermier d'impôts indirects.

Pour l'Angola, la plus récemment colonisée, on discute pour savoir s'il y a eu un contrat —un *asiento*— signé avant 1587[26]. En 1587, le roi d'Espagne et de Portugal en signe un avec Pedro de Sevilla et António Mendez de Lamego, habitants de Lisbonne. Georges Scelle a étudié cet *asiento* que leur donne le monopole du troc —*resgate*— en Angola et dans ses dépendances: Congo, Benguela. Analysant le contrat, Georges Scelle nous indique que si les *contratadores* ont le droit de trafiquer eux-mêmes, ils s'engagent à délivrer des licences à tout négociant qui leur en demanderait. Il y a donc bien liberté du commerce soumise seulement à une formalité et à un impôt. L'objet de ce commerce ? Tout ce qui est possible, avec deux exceptions: le métal précieux considéré comme propriété domaniale de la Couronne et dont le commerce est prohibé, et l'ivoire, dont le trafic n'est permis aux asientistes que moyennant un droit supplémentaire. Le reste, gomme, caoutchouc, bois, peaux, esclaves, suit la règle commune. Mais les esclaves ont une part écrasante. De même, une fois les droits ordinaires payés, les denrées et produits manufacturés entreront librement en Angola. Le roi s'engage à porter aide et protection aux asientistes. Au cas où un navire de contrebande parviendrait au royaume d'Angola il serait immédiatement saisi, confisqué au profit de S.M. et la marchandise divisée en deux parts: deux tiers revenant à S.M. et un tiers aux asientistes.

Georges Scelle a montré qu'il y avait là non seulement une ferme d'impôts mais aussi une ferme de domaine privé. Nous ne reviendrons pas sur cet aspect spécialement juridique du contrat. Nous nous arrêterons aux délais: de la Saint-Jean Baptiste 1587 au même jour de l'année 1593, soit six années. Cependant, par une tolérance qui ne manque pas d'intérêt, il est prévu que les navires partis de Lisbonne pendant le cours de l'*asiento* et qui pénétreront en Angola avant le jour où il s'achève seront considérés comme lui appartenant, pourvu qu'ils en ressortent avant la fin de 1593, c'est-à-dire dans les six mois après l'achèvement de l'*asiento*. S'ils ne remplissent pas ces conditions, les droits y afférent seront versés non aux fermiers, mais au Trésor. De même, les fermiers se chargent à forfait du recouvrement des droits afférents aux licences

26. Felner, p. 266.

accordées pendant l'année passée par le Trésor royal, quel que soit leur montant. Pour ce ils paieront 8 *contos.*

Pour les six années du contrat, ils s'engagent à verser une redevance annuelle de 11 *contos* en deux paiements, le premier fin décembre 1588, le second à la Saint-Jean 1589, et ainsi de suite. Par conséquent, le premier paiement n'est dû qu'après une année d'exploitation et le dernier un an après la fin de l'*asiento.* Georges Scelle nous explique aisément ces délais : le prix des licences vendues par les asientistes ne sera perçu sur les particuliers qu'à leur retour, après écoulement des cargaisons. Il y a là une véritable forme de crédit.

Ces délais se retrouvent dans nos contrats actuels de baux. De même les « redevances » ou les « faisances » : les asientistes s'engagent, outre le prix convenu, à donner chaque année au roi deux nègres dont S. M. fera présent à qui elle voudra — ils doivent aussi verser chaque année 1 % d'œuvres pies au Trésor Royal et, en une seule fois, 200 000 réaux au prieur et aux Dominicains de Lisbonne, enfin 20 000 réaux aux sœurs de N.-D. de l'Espérance. De même que le fermier doit laisser aujourd'hui à son successeur sa terre en bon état de commode exploitation, l'asientiste ne doit pas à la fin du contrat accorder plus de licences que dans chacune des cinq premières années[27].

Nous avons essayé de dresser la liste des contrats passés par le roi pour la traite d'Afrique pendant notre période. Malheureusement nous avons trop peu de renseignements pour les contrats passés pour Mina et São Tomé. Pour l'Angola et le Cap Vert, notre liste est assez longue mais encore très lacunaire. Nous la présentons ci-contre avec toutes ses lacunes et en faisant remarquer que parfois ce sont les mêmes *contratadores* qui reçoivent à la foi l'*asiento* d'Angola et celui du Cap Vert.

| *Dates* | *Asientistes* | *Prix par an en réaux* | *Observations* |
|---|---|---|---|
| 1573-1578 | Paulo Dias de Novais | Pas de somme fixée | [28] |
| 1587-1593 | Pedro de Sevilla et António Mendes de Lamego | 11 000 000 | [29] |

27. Georges Scelle, t. I, pp. 324 et suiv.
28. Georges Scelle, t. I, pp. 324 et suiv.
29. Georges Scelle, t. I, pp. 324 et suiv.



| *Dates* | *Asientistes* | *Prix par an en réaux* | *Observations* |
|---|---|---|---|
| 1593-1603 | João Rodrigues Coutinho et Gomes Reinel | 24 000 000 | [30] |
| 1603-1606 | Gonçalo Vaz Coutinho | 32 000 000 | [31] |
| 1607-1614 | Duarte Dias Henriques | 24 000 000 | En 1610 Congo affermé pour 4 000 000 [32] |
| 1615-1623 | António Fernandes d'Elvas | 24 000 000 | Sauf Benguela [33] |
| 1623-1624 | Manuel Rodrigues de Lamego | 27 000 000 | [34] |
| 1624-1628 | Henrique Gomes da Costa | 40 000 000 | [35] |
| 1628-1636 | André Rodrigues de Estremoz | 29 000 000 | [36] |

30. *Cf. infra,* note 31.
31. Correia Lopes, p. 85 et suiv.; Ruela Pombo, *Anais de Angola,* p. 116. Le second contrat dit : 140 000 ducats (32 000 000 réaux). Nous remercions le professeur Boxer de nous avoir signalé l'existence de la brochure du R.P. Ruela Pombo.
32. AHU, Angola I (12 janvier 1610) : *Provisão do G.or de Angola*; AHU, Angola I (2 août 1612) : *Alvará*; Simancas, SP 1 473 m, pp. 184-190 : *Contrato de Angola, Congo e Loango* (imprimé). Ruela Pombo donne 25 000 000 (*Anais de Angola,* p. 68. Mais p. 1115 il donne celui de 21 000 000 réaux : la différence représente peut-être la ferme du Congo).
33. AHU, Angola I (24 décembre 1616) : *Capítulo de Carta de S.M.*; AHU, Angola I (17 mars 1616) : *Consulta do C.o da Fazenda*; Ruela Pombo, *Anais de Angola* : 26 000 000.
34. Ruela Pombo, *Anais de Angola,* p. 117. Le contrat dit : 120 000 ducats.
35. AHU, Angola II (1625) : note sur le contrat d'Henrique Gomes da Costa.
36. AHU, Angola II (2 mars 1629) : *Contrato do reino de Angola* ...; Ruela Pombo, *Anais de Angola.*

| *Dates* | *Asientistes* | *Prix par an en réaux* | *Observations* |
|---|---|---|---|
| 1636-1644 | Pero Ruiz de Abreu | 25 000 000 | 30 000 000 si on chasse les Hollandais du Brésil [37] |
| 1649-1651 | Tomás Figueira Bultão et Diogo Sanches Caraçe | 25 000 000 | [38] |
| 1652-1654 | Tomás Figueira Bultão et Diogo Sanches Caraçe | 25 000 000 | [39] |
| 1654-1660 | António da Gama Nunes | 23 200 000 | Réduction de 4 500 *cruzados* à partir d'une certaine date [40] |
| 1661-1662 | — | 25 000 000 | [41] |
| 1663-1664 | Jeronymo Teixeira da Fonseca | — | [42] |
| 1667-1668 | — | 19 000 000 | Aurait pu l'être à 27 000 000 si la ferme avait été faite en Angola [43] |
| 1669-1676 | Lopo da Fonseca Henriques et Jeronymo Teixeira da Fonseca | 24 766 677 | [44] |

37. *Coll. Chron.*, pp. 92 et 121 (19 septembre 1636 et 31 mars 1637); AHU, Angola II (19 mai 1638) : *Contrato que se fez com Pedro Rodriguez de Abreu ...*; Ruela Pombo, *Anais de Angola*, p. 117 : 24 000 000.
38. Correia Lopes, p. 98; AHU, Angola II (8 juillet 1649) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Angola IV (13 novembre 1654) : *Consulta do C.º U.º*.
39. *Cf.* note ant.
40. AN Rio, Col. 60, Livro 7, p. 131 (17 fév. 1655) : *Contrato que se fez ...*
41. AHU, Angola V (28 mai 1661) : *Auto de arrematação ...*; AHU, Angola V (22 juin 1664) : *Treslado ...*
42. AHU, Angola V (22 octobre 1663) : *Consulta do C.º U.º*.
43. AHU, Angola VII (16 mars 1667) : *Consulta do C.º U.º*.
44. BA, 44-XIII-42, f. 414-428 (Lisbonne, 1669) : *Contrato do reyno ...*, etc. Le professeur José Gentil da Silva me fait remarquer que derrière beaucoup de ces noms se cachent d'autres noms plus célèbres du milieu des affaires et de tout le capitalisme cosmopolite ou nouveau-chrétien.



Comme on le voit, le prix du contrat a peu changé. Il a plutôt augmenté jusque vers 1650 puis baissé, malgré le développement de l'Angola. Comme nous allons le voir dans le tableau suivant, la baisse est plus nette au Cap Vert. Ce qui déjà vérifie dans une certaine mesure l'affirmation selon laquelle la seconde phase du cycle négrier a été « angolane ».

### Cap Vert

| *Dates* | *Asientistes* | *Prix par an en réaux* | *Observations* |
|---|---|---|---|
| 1589 | Alvaro Mendes de Castro et Diego Fernandes | — | [45] |
| 1602 | Jacome Fixer et Custódio Vidal | — | « Guinée » [46] |
| 1607-1608 | — | 27 000 000 | [47] |
| 1609-1614 | João Soeiro | 16 000 000 | Du 1[er] janvier au 31 décemb. [48] |
| 1615 | Duarte Pinto d'Elvas | 13 500 000 | ? [49] |
| 1616 | João Sousa | — | ? [50] |
| 1616-1624 | António Fernandes d'Elvas | 13 500 000 | [51] |
| 1624-1627 | Jacome Fixer | 14 700 000 | Ou 12 000 000 ? [52] |
| 1627-1631 | André da Fonseca | 13 400 000 | [53] |
| 1631-1635 | André da Fonseca | — | [54] |
| 1637-1643 | Gaspar da Costa | 9 400 000 | [55] |

45. Senna Barcelos, 1[re] partie.
46. Alfândega de Lisboa, Decretos Africa 54 A, p. 32 v° (1[er] mars 1602).
47. Senna Barcelos, 1[re] partie.
48. AHU, Cabo Verde I (6 octobre 1618) : *Consulta do C.º da Fazenda*; Senna Barcelos, 1[re] partie, p. 210.
49. AHU, Cabo Verde I (23 janvier 1616) : *Consulta do C.º U.º*.
50. AHU, Cabo Verde I (1616) : *Consulta do C.º U.º*.
51. AHU, Angola I (17 mars 1616) : *Consulta do C.º da Fazenda*; cf. AHU, Pernambouc I (31 décembre 1634).
52. Senna Barcelos, 1[re] partie, p. 225.
53. Senna Barcelos, 1[re] partie, pp. 234-238; Alfândega de Lisboa, Decretos Africa 54 A, p. 21.
54. *Cf.* note ant.
55. AHU, Cabo Verde I (10 janvier et 11 juin 1638) : *Contrato de Gaspar da Costa*; AHU, Cabo Verde II )16 janvier 1642) : *Carta do Governador de Cabo Verde*; Alfândega de Lisboa, Decretos Africa 54 A, p. 34, etc.

Ces contrats ont peu évolué au XVIIe siècle. Prenons par exemple celui de Pero Roiz de Abreu, *contratador* d'Angola, Congo et Loango, de la St-Jean-Baptiste 1636 à la St-Jean Baptiste 1644. Nous retrouvons les mêmes principes que dans le contrat de 1587. Certaines clauses ressemblent beaucoup à celles que nous avons déjà trouvées dans les contrats de bois-brésil: par exemple, le *contratador* pourra avoir dix facteurs au Brésil et quatre en Afrique; il versera une caution, ici de 16 *contos* ½ en titres, biens-fonds et papier commercial. Cependant, notons quelques différences avec le contrat de 1587. L'ivoire est devenu ici le monopole complet de l'asientiste. Surtout les clauses contre la contrebande sont nombreuses et précises. Non seulement on rappelle, comme en 1587, que si des navires vont *resgatar* sans licence du *contratador*, ils perdront leurs marchandises. Mais on ajoute cette fois que le roi ne touchera que les ⅔ des marchandises confisquées: non seulement l'autre tiers mais encore le navire lui-même et son armement reviendront au *contratador*. Celui-ci ne pourra passer de conventions de transport pour le Rio de la Plata. Les pièces sorties sans autorisation de l'Angola paieront des droits triples. Aucun navire ne pourra entrer dans un port d'Afrique sans d'abord avoir conclu une *avença* avec le facteur du *contratador* et l'avoir montrée aux fonctionnaires de S.M.

Il est assez remarquable que si le roi passe des contrats pour la sortie des nègres d'Afrique il n'en passe pas pour l'entrée au Brésil. C'est la différence entre le Brésil et les Indes de Castille[56]. Il faut cependant noter le cas particulier du Maranhão dont le développement se manifeste surtout dans la seconde moitié du XVIIe siècle; le Maranhão a besoin d'esclaves et on ne lui en « apporte » pas. C'est pourquoi, à une date que nous n'avons pu préciser — mais en tous cas sous la régence de D. Pedro — des marchands offrent au roi un projet d'*asiento*[57]. Le Maranhão — disent-ils — a besoin, pour son développement, de 1 000 nègres tirés d'Angola ou de Guinée et de 20 000 *cruzados* de marchandises. Les habitants qui sont pauvres pourront ainsi cultiver le pays et découvrir les nombreuses épices qu'il possède. Ils proposent de fournir les marchandises et les esclaves aux conditions suivantes:

*a)* Transporter à leurs frais en cinq ans au Maranhão 1 000 Noirs à livrer aux particuliers que Son Altesse leur désignera. De la même manière, ils fourniront 20 000 *cruzados* de marchandises.

*b)* S.A. leur donnera pour chaque Noir, mâle ou femelle, petit au grand — en comptant 2 molèques de 8 à 10 ans pour un adulte — 46 000 réaux à ses frais.

56. Pour les Indes de Castille, voir la thèse de Georges Scelle; y ajouter les travaux d'E. G. Peralta Rivera et E. Vila Vilar, cités dans notre bibliographie. On notera aussi les contrats indiqués par E. Otte dans *Moneda y Crédito*, juin 1963.

57. BN Paris, Fonds portugais, 25 (21), nº 55, f. 150-150 vº: *Papel sobre os negros para o Maranhão.*



*c)* S.A. leur donnera dès la signature du contrat une avance de 25 000 *cruzados* à déduire du prix des Noirs et des marchandises. Les autres paiements seront trimestriels.

*d)* S.A. demandera pour eux aux gouverneurs d'Outre-Mer toute leur aide et protection: ils demandent en particulier la priorité pour le chargement des nègres dans les ports.

*e)* Si pour une raison de force majeure — cas fortuit, naufrage — ils n'ont pas fini en cinq ans le transport des 1 000 nègres, S.A. leur accordera tout le temps nécessaire à l'achèvement de ce transport.

*f)* L'invasion du Maranhão et l'attaque de leurs navires seront aux risques de S.A.

*g)* Ils exigent l'autorisation de transporter et même fabriquer les marchandises nécessaires au Maranhão en dépit des prohibitions et des monopoles qui pourraient exister pour certaines d'entre elles.

Voilà donc un contrat de droit public interne, contrat synallagmatique analogue aux contrats d'*asiento* étudiés par Georges Scelle pour les Indes de Castille ou à nos contrats de bois-brésil. Mais ce n'est qu'un projet dont nous ignorons les auteurs et le succès.

## L'EXÉCUTION DES CONTRATS

Pour exécuter son contrat, l'asientiste conclut avec les trafiquants d'esclaves des *avenças*. Etudions, par exemple, celle conclue en 1638 entre Pero Roiz de Abreu et Manuel Fernandes Ferreira, habitant de Madère[58]. Celui-ci s'engage à charger en Angola pour le Brésil 30 « pièces » d'esclaves dans son navire, le « São Jorge », en payant au *contratador* 4 000 réaux de droits. Les conditions du contrat sont les suivantes:

i) Le *contratador* prendra sur lui les risques de mer, d'incendie et de corsaires.

ii) Pour le paiement des droits, on admettra une mortalité de 10 % pendant le voyage.

iii) Le dédouanement (*despachar*) aura lieu en Angola en présence des fonctionnaires de S.M. et de ceux du *contratador*. Les pièces trouvées en sus paieront le double, un quart revenant au dénonciateur et les trois autres quarts au *contratador*.

58. AHU, Angola II (19 mai 1638): *Avença entre P.R. de Abreu e Manuel Fernandez Ferreira.* Autre ex.: Alfândega de Lisboa, Decretos Africa 54 A, p. 43.

iv) Les droits seront payables au Brésil aux facteurs du *contratador* dans le délai fixé par l'*avença* et contre quittance.

v) L'*avençador* ne pourra *resgatar* ni charger dans son navire d'autres pièces.

vi) Quand le navire arrivera au Brésil, le maître présentera l'*avença* et le *despacho* aux agents du roi et du *contratador*. Il déclarera combien de pièces ont quitté l'Angola, combien sont arrivées vivantes au Brésil et il ne débarquera aucune pièce sans d'abord prévenir le facteur du *contratador* qui les fera compter et indiquera sur l'*avença* dans quelle mesure elle a été exécutée.

vii) Si le navire va ailleurs qu'au Brésil toutes les pièces seront perdues, étant considérées comme *desencaminhadas*. Si un cas de force majeure oblige à débarquer aux Indes de Castille, chaque pièce paiera 7 000 réaux de droits.

viii) Le navire ne pourra être l'objet d'aucune saisie ou *embargo*.

ix) L'*avençador* devra enregistrer cette *avença* avant son départ pour l'Angola, dans le livre de registre de la Casa da India sous peine de confiscation du navire. Il sera responsable sur ses biens meubles et immeubles de l'exécution de cette *avença*. En cas de non exécution, il sera traité comme un débiteur de la Fazenda royale.

Ce genre de convention écrite était multiplié à des milliers d'exemplaires. De 1604 à 1608, le *contratador* d'Angola délivre 17 000 *avenças*, et toujours à Lisbonne[59]. Mais le livre des *avenças* de la Casa da India contient aussi des inscriptions d'un genre particulier. Il s'agit de prévoir la possibilité d'une *avença*. Par exemple en 1624, João Nacentes, maître de la patache « Vera Cruz » et habitant de Setúbal, part pour l'Angola et déclare que, ne sachant ce qu'il fera de sa patache, il ne concluera pas d'*avença* à Lisbonne mais en Angola[60]. Suit une liste d'autres enregistrements de ce genre pour les années 1624 à 1630. Ces *avenças* passées en Angola seront transcrites plus tard sur le registre de la Casa da India grâce aux *certidões* envoyés de là-bas.

Les *avençadores* sont donc les vrais trafiquants d'esclaves. Comment se les procurent-ils ? Le procédé de la capture directe a pratiquement disparu[61]. Mais les autres restent nombreux. D'abord la négociation avec le chef indigène, le *sova* qui vend ses prisonniers de guerre. Aussi les négriers ont-ils intérêt à attiser les guerres entre les *sovas*. Un cas fréquent est celui de la lutte pour une succession entre fils d'un même roi et de mères différentes. Quand ils ne sont pas tués, les vaincus sont vendus comme esclaves. On vend aussi comme esclave celui qui s'est endetté ou a couché avec la femme d'un chef. Ces sources de recrutement précisent le milieu social du futur esclave. Il n'appartient pas, comme on l'a longtemps cru, à une classe inférieure naturellement, physiquement et intellectuellement déshéritée. Au contraire, non seulement il se recrute dans toutes les classes, mais plus particulièrement dans les hautes classes de la société noire. Ce qui accroît encore l'importance de son apport culturel au Brésil[62].

59. Simancas, SP 1 499 m, p. 46 (9 décembre 1608) : *Avenças de Angola*.
60. AHU, Reino, maço IV (M) (19 juillet 1639).
61. Il subsiste contre les familles de nègres fugitifs (*cf.* ANTT, Cod. 116, pp. 620 et suiv. : *Proposta a S.M. ...*, cité par Correia Lopes, p. 172).



Quand les récoltes trop mauvaises provoquent des famines, les Noirs n'ont d'autre ressource que de se vendre eux-mêmes comme esclaves. Dapper nous décrit le passage de nuages de sauterelles dans le pays des nègres « Jalofes » (les Ouolofs) :

> « Alors ceux qui demeurent près de la mer ou sur le bord des rivières s'entretiennent comme ils peuvent de leur peine. Mais ceux qui sont plus avant dans le pays sont contraints de se vendre pour esclaves aux Portugais et autres étrangers : comme ils firent l'an 1640 et 1641 que ces insectes leur causèrent une stérilité de cette nature. »[63]

Et en 1641 le capitaine et les habitants de Cacheu signalent au roi la famine effroyable qu'ils subissent et qui a provoquée même une très grande mortalité d'esclaves[64].

Le rôle des intermédiaires est très important. Les plus curieux d'entre eux sont les *tangomaus*. Ce sont des gens de conscience assez large, nous dit un ecclésiastique du début du XVIIe siècle[65]. Ils font eux-mêmes la *resgate* dans l'intérieur, n'hésitant pas à employer le mensonge ou la violence, et amènent leurs prises jusqu'à la côte. Ils sont, en principe, poursuivis par les agents du roi. On a essayé d'expliquer leur nom par l'expression populaire de tanglo-manglo, la maladie donnée par les sorcières. Mais Correia Lopes signale qu'un auteur portugais, dans sa description des *rios* de Guinée, parle des *tangomaos*, prêtres d'une idole de la Serra Leôa. Les deux explications peuvent se rejoindre : ces aventuriers vivaient dans l'irréligion, dans l'éloignement de leurs compatriotes et considérés comme reniant des sacrements dont les privait seulement la force des circonstances[66].

62. Herskovits, *Handbook Social Psychology*, pp. 239 et suiv. Un cas intermédiaire entre les deux précédents est celui des marchands portugais d'Angola qui, aidés des *Jagga*, peuplade indigène, vont faire des razzias sur les terres congolaises avec l'approbation tacite ou ouverte du gouverneur d'Angola (*cf.* Cuvelier et Jadin, *o.c.*, pp. 88-89).
63. Dapper, p. 233.
64. AHU, Guiné I (5 décembre 1641) : *Carta do Capitão e dos moradores de Cacheu*.
65. *Cf. Proposta a S.M. ...*, citée à la note 61.
66. *Cf.* Correia Lopes, p. 54; Senna Barcelos, 1re partie, p. 167.

Les *tangomaus* sont les recruteurs d'esclaves en Guinée. En Angola, on trouve plutôt les *pombeiros* noirs ou mulâtres, déjà esclaves de planteurs blancs et qui sont chargés par eux et en leur nom d'aller acheter des esclaves dans l'intérieur. Ces *pombeiros* —colporteurs, dans les langues indigènes— semblent disparaître dans la seconde moitié du XVIIe siècle[67]. Il faut distinguer d'eux les *lançados* mulâtres ou blancs qui vivent à la cour des rois ou des chefs indigènes. Ils habitent des cases comme les Noirs et restent là sans garantie, suivant le bon vouloir des *sovas*. Ils se considèrent comme chrétiens et donc comme blancs, même les mulâtres, et ils se chargent de vendre les esclaves du *sova*[68].

Les esclaves achetés sont rassemblés près des lieux d'embarquement dans des *quibangas* ou baraquements construits par les charpentiers des navires négriers[69]. Quand ces esclaves viennent de l'intérieur, ils sont épuisés par de longues marches et on les soigne pour qu'ils soient dans les meilleures conditions de santé possibles avant leur embarquement. On les nourrit bien, on leur donne de l'huile de palme pour se graisser la peau. Ceux d'entre eux qui sont malades sont isolés de peur que la maladie ne soit contagieuse. Si le départ se fait attendre, on fait travailler la terre à ceux qui sont en bonne santé[70].

Le nombre des esclaves sur les marchés africains peut varier beaucoup. S'il est impossible de donner sur l'offre des précisions quantitatives, on peut du moins indiquer les causes de sa variation. L'extension de la colonisation sur la côte d'Afrique a eu, à longue période, une influence décisive sur l'offre globale. Nous renvoyons sur ce point le lecteur à notre première partie. Les guerres ont un rôle très différent suivant leur caractère : les guerres des Européens non portugais contre les Portugais tarissent les sources d'esclaves. Il s'agit surtout dans notre période des Hollandais[71]; les guerres des Portugais contre les indigènes sont fréquentes. Elles ont lieu soit parce que les souverains indigènes ne veulent pas reconnaître la suzeraineté portugaise et c'est toute l'histoire de l'extension de la colonisation, soit parce qu'ils se révoltent, à la suite de maladresses portugaises ou par convoitise. C'est ainsi qu'en 1580 le roi d'Angola fait massacrer trente Portugais et une grande quantité d'esclaves chrétiens qui étaient à leur service. C'est qu'il convoitait la marchandise des dix ou douze navires ancrés en rade, marchandise dont

67. AHU, Angola VI (15 novembre 1664) : *Consulta do C.º U.º. Cf.* Boxer, *Salvador*, p. 229.
68. Taunay, *Subsídios*..., p. 107; Wyndham, p. 8.
69. Taunay, *Subsídios*...
70. Boxer, *Salvador*, p. 230. Notons aussi la marque au fer rouge (*cf.* Carletti, pp. 18-19).
71. Mais aussi des Anglais. En 1692, la Cie Anglaise d'Afrique expulse les Portugais de Beziguiche, fréquenté jusque là librement par tous les Européens. Puis elle fonde une maison à Joala. Les Hollandais qui par deux fois, en 1582 et 1595, avaient attaqué et mis à sac la ville de Praia, s'établissent à leur tour à Beziguiche en 1617. Délogés plus tard par le gouverneur portugais João Pereira Corte Real, ils y reviennent bientôt (Correia Lopes, p. 56).



il réussit à en prendre pour 20 000 *cruzados*. Naturellement pour que ces guerres donnent des esclaves, il faut que les Portugais soient vainqueurs, ce qui n'est pas toujours le cas, car ils ont souvent eu d'énormes difficultés en Angola. Et la guerre empêche ou recule la négociation avec le chef indigène et diminue par conséquent le nombre d'esclaves négociables[72].

Les guerres des indigènes entre eux sont plus profitables. Les prisonniers de guerre augmentent vite l'offre sur le marché. C'est ainsi que dans la lutte soutenue par les Congolais contre l'invasion des Jagga, cannibales venus de l'Est, les Portugais, soutenant tantôt les uns, tantôt les autres, se sont assurés une abondante source d'esclaves[73]. Cependant, les dévastations des armées peuvent empêcher les *sovas* de payer les tributs. Ils se retirent alors vers l'intérieur. Il devient difficile de les atteindre pour se procurer les esclaves[74].

Les famines font en principe monter le nombre des Noirs disponibles. Cependant, en augmentant la mortalité, elles peuvent diminuer l'offre[75].

Les interdictions politiques ou morales ne sont pas négligeables. Parmi les premières, citons, en 1652, les égards dus aux familles royales, à la demande des agents du roi de Portugal; l'effort fait vers 1610-1620 pour stimuler à Mina le commerce —de l'or en particulier— alors en décadence; on décide qu'aucun des Noirs à dix lieues dans l'intérieur et le long de la côte ne sera ni capturé ni vendu[76]. Type d'interdiction morale : celles de l'Eglise. Au début du XVIIe siècle, un ecclésiastique présente au roi un libelle où, après avoir indiqué quelles sont les captures d'esclaves que les théologiens et les juristes considèrent comme justes, il démontre l'injustice de l'énorme majorité de celles qui se pratiquent et demande, en conclusion, que soient étendues aux nègres les lois protectrices des Indiens[77].

Le 22 avril 1639, la bulle du pape Urbain VIII interdit l'esclavage sous quelque forme que ce soit[78]. Mais il est assez peu probable que ces condamnations aient modifié l'attitude des *pombeiros* ou *lançados* même chrétiens, à supposer qu'ils en aient eu connaissance. Et en luttant contre l'esclavage des Indiens, l'Eglise encourageait à leurs yeux l'esclavage des Noirs.

Les moyens de paiement ont joué un rôle essentiel dans l'offre des esclaves. Ce sont la poudre et les armes qui viennent du Portugal, les étoffes, la quincaillerie, la bimbeloterie des Indes Orientales ou du Portugal, le tabac, l'eau-de-vie, la farine de manioc du Brésil, enfin les *zimbos* ou autres coquillages ramassées sur les plages même de l'Afrique

72. Gastão Sousa Dias, *Relações de Angola*, pp. 98-99.
73. Wyndham, p. 84; Bosman, p. 350; Boxer, *Salvador*, p. 227.
74. AHU, Angola II (20 juin 1633): lettre de la Municipalité de Luanda au roi.
75. *Cf.* la Guinée en 1638 : AHU, Guiné, I (5 décembre 1641), cité note 64.
77. *Cf.* note 61.
78. J.A. de Saco, *Historia de la esclavitud de la raza africana en el nuevo mundo*, p. 275.

et qui représentent une véritable monnaie. A la fin du XVIIe siècle, Bosman fait remarquer qu'en Guinée, dans les pays de Lampi, de Coto et de Popo « les Portugais sont plus trompés que les autres trafiquants par les indigènes qui leur vendent des esclaves ». Cependant, ajoute-t-il, les Portugais y vont parce qu'ils ont de si méchantes marchandises qu'ils ne peuvent acheter d'esclaves ailleurs. Cette remarque de Bosman en appelle deux autres. Dans la mesure même où des marchés étrangers s'ouvrent sur la côte portugaise et où les Hollandais, les Anglais et les Français traitent avec les indigènes, il s'établit une concurrence dans la demande qui réduit nécessairement l'offre à l'intérieur du marché portugais. Et la négociation pour l'achat d'esclaves ne va pas sans quelque ruse de part et d'autre, ruse qui a dû aller en se développant du côté indigène. Témoin ce que raconte Bosman d'un des peuples cités plus haut :

> « Ce peuple est extrêmement fourbe. Lorsqu'un marchand vient ici pour négocier ils lui font croire qu'ils ont un grand nombre d'esclaves à lui vendre, mais ce n'est que pour l'obliger de venir à terre; et s'ils peuvent l'y attraper ils ne l'en laissent point partir qu'après l'avoir retenu quelques mois et l'avoir bien pillé. »[79]

Avant d'indiquer les conditions de transport des Noirs, précisons les droits que doit payer le transporteur. La tâche du *contratador* est, rappelons-le, de percevoir à la place du roi les droits indiqués dans les *asientos* et dans les *avenças*. Ils varient avec eux. Dans l'ensemble, on peut tout de même dégager certaines règles communes et une évolution à travers notre période.

On distingue des droits de sortie et des droits d'entrée.

Dans le premier quart du XVIIe siècle, on paie à Luanda deux testons par esclave exporté. Cet impôt rend chaque année 5 à 6 000 *cruzados*. Les esclaves qui arrivent à Lisbonne paient des droits d'entrée : comme toute marchandise, ils doivent payer 10 % de *dizimos* et 10 % de sise. Toutefois, ceux qui viennent directement de Santiago du Cap Vert paient seulement les « dizimes », la sise étant payée à la Casa das Herdades de Santiago[80]. Les esclaves qui entrent au Brésil paient aussi des droits variables selon les ports et les époques. En 1624, l'ensemble des droits que le *contratador* perçoit par pièce s'élève à 4 000 réaux[81]. On demande au roi de faire cesser l'habitude prise par la douane de Pernambouc de percevoir en plus 160 réaux par pièce venue d'Angola.

Une complication supplémentaire vient du rassemblement des esclaves des *rios* et des côtes de Guinée au Cap Vert. C'est là que l'on va *despachar* les esclaves c'est-à-dire en payer les droits et obtenir en échange l'autorisation de leur faire traverser l'Atlantique. Un document de 1616 parle de 2 000 réaux d'entrée par pièce et de 6 200 réaux de sortie : il s'agit sans doute de pièces allant vers les Indes de Castille[82]. Ces droits, les habitants du Cap Vert en sont exempts[83].

79. Pour toutes les références à Bosman : *cf.* Bosman, pp. 351 et suiv.
80. *Legislação Antiga*, pp. 156-160.
81. AHU, Cabo Verde I (30 juin 1616) : *Carta do Governador a El Rei* (*cf.* Carletti, pp. 13-16 et la distinction qu'il fait entre les licences en franchise et les licences du quart, *de libertà* et *del quarto*).



Une certaine souplesse est apportée dans le paiement des droits. C'est ainsi qu'ils peuvent être payés à Lisbonne même si les esclaves vont directement d'Afrique au Brésil. Une provision du 6 juillet 1625 exige que les navires qui veulent le faire, aient deux copies, qu'ils remettront à Lisbonne, de la *certidão* délivrée au Brésil pour les esclaves importés. S'ils sont payés au Brésil, ces droits sont souvent affectés à des travaux ou à des dépenses particulières selon la coutume financière de l'époque[84].

Des simplifications importantes sont apportées à ce système après la Restauration.

Pour les négriers venus des *rios* et de la côte de Guinée, l'arrêt obligatoire à Santiago du Cap Vert représente une dépense supplémentaire. Dès 1641 le capitaine des Rios de Guinée demande au roi quelques privilèges en faveur des marchands de Cacheu[85]. Le 11 octobre 1644, le Conseil d'Outre-Mer propose au roi que les navires qui viennent chercher des esclaves à Cacheu puissent payer leurs droits à Cacheu même et emporter leurs cargaisons d'esclaves au Brésil sans être obligés de s'arrêter aux îles du Cap Vert. Ils perdront ainsi moins de temps, risqueront moins la vie des Noirs et éviteront toutes sortes d'autres inconvénients. Le Conseil fait d'ailleurs remarquer qu'avant 1640 la Guinée envoyait tous les ans aux Indes de Castille 2 à 3 000 nègres qui ne passaient pas par Santiago. Le roi accepte les raisons de son Conseil[86]. L'*alvará* du 22 novembre 1644 met en pratique ces dispositions, n'en faisant bénéficier que les navires en route vers les terres portugaises[87]. En décembre 1645, un *alvará* organise en conséquence la factorie de Cacheu : elle possèdera un *provedor*, un facteur de la Fazenda et un écrivain avec des livres « em que se despachem os escravos que dali se navegarem para o Brasil e pagarem direitos »[88]. Ces mesures sont supprimées indirectement en 1647 : l'*alvará* du 10 décembre décrétant que les droits seront payés seulement dans les ports de sortie, exclut de cette mesure générale la Guinée dont les esclaves doivent, de nouveau, passer par les îles du Cap Vert.

C'est que dès le 10 décembre 1646, un *alvará* a apporté une nouvelle simplification au régime en décidant que les droits doivent être payés

82. AHU, Cabo Verde I (28 juillet 1613) : *Auto que manda Fazer o S.or G.or*.
83. Moerbeeck, p. 39, *cf.* les contrats.
84. *Coll. Chron.*, p. 145; AHU, Rio I (6 janvier 1637) : *Carta de Miranda Henriques*.
85. AHU, Guiné I(30 mai 1641) : *Do Capitão a El Rey ...*
86. AHU, Guiné I (11 octobre 1644) : *Do C.o U.o a El Rey*.
87. AHU, Guiné I (22 nov. 1644) : *cf. alvará* du 24 décembre 1644 AN Rio, 6, p. 24 v°, et *alvará* du 24 décembre 1645 (*Coll. Chron.*, p. 296).
88. Alfândega de Lisboa, Extractos VI, p. 83 (24 décembre 1645).

seulement dans les ports de sortie[89]. Le 30 avril 1647, le Conseil d'Outre-Mer rédige une lettre pour Bahia sur le cas de Manuel Rodrigues Leão, Christóvão Luís et autres armateurs. Ils demandent qu'on leur restitue les droits sur les esclaves payés au Brésil, vu qu'ils ont déjà payé les mêmes droits à São Tomé. Mais São Tomé est occupée par les Hollandais : désormais, et tant que cela durera, dit le Conseil, les droits sur les esclaves qui en sortent doivent être exceptionnellement payés au Brésil[90]. C'est ensuite l'*alvará* du 10 décembre, « para que os direitos dos escravos se paguem nas partes donde sahirem »[91]. Mais ces mesures ne sont pas respectées, car les gouverneurs du Brésil prétendent que ces taxes permettent l'entretien d'une infanterie. La provision royale du 21 avril 1649 note l'absurdité de ce raisonnement : si les esclaves viennent à manquer au Brésil, la situation y deviendra intenable[92].

Pour être complet, il faudrait citer toutes les situations particulières qui dispensent partiellement ou complètement des droits. Les ecclésiastiques par exemple jouissent de cette dispense si l'esclave qu'ils ont leur a été donné en aumône[93]. Un esclave né et élevé dans une île « adjacente » entre en franchise à Lisbonne. Si un Portugais fait venir un esclave dans la métropole pour son service et à ses risques, il ne paie aucune taxe[94]. Mais économiquement beaucoup plus importantes sont les licences que le roi accorde en dehors du contrat. Elles sont très nombreuses après l'invasion hollandaise, quand le contrat ne suffit plus au ravitaillement du Brésil portugais. Le 11 octobre 1644 par exemple, le Conseil d'Outre-Mer examine la demande de licence présentée par un certain Sebastião de Araújo : il veut aller en Guinée échanger des marchandises contre des esclaves qu'il importera à Bahia « de que necessita pela falta de Angola »[95]. En 1645, João de Almeida Rios, capitaine de sa caravelle « Nossa Senhora da Nazaré », chargée de sucres, demande une licence pour aller avec elle au port du Rio Moreira sur la côte d'Angola ou au rio Cuanza acheter des esclaves et les vendre au Brésil. Le Conseil accepte à condition qu'il verse une caution garantissant qu'il ira bien au Brésil. Le roi est d'accord mais, dit-il, on accordera le même privilège aux autres bateaux portugais qui voudront faire de même[96]. C'est ce qui se produit par exemple le 25 août 1646 : il s'agit de deux frégates qui repasseront par Madère. Elles sont commandées par des capitaines français. Elles rapporteront du sucre du

89. AN Rio, 6, p. 79 v°.
90. AHU, Bahia VI (30 avril 1647) : *Consulta do C.° U.°*.
91. *Legislação Antiga*, p. 261; AHU, Cod. 169, f. 14.
92. *Legislação Antiga*, pp. 262-263.
93. AHU, Angola I (10 juillet 1617) : *Consulta do C.° da Fazenda*; Evora, *Livro Dourado*, p. 358.
94. Alfândega de Lisboa, Extractos I, p. 187.
95. AHU, Guiné (11 octobre 1644) : *Consulta do C.° U.°*.
96. AHU, Angola III (10 novembre 1645) : *Consulta do C.° U.°*



Brésil au Portugal[97]. Plus le ravitaillement en esclaves est difficile, plus le roi est disposé à accorder des licences aux étrangers. En 1645 même, un Hollandais s'aventure à faire une demande, malgré l'état de guerre entre les deux pays. Il faut avouer que le Conseil d'Outre-Mer la lui refuse[98]. Parfois la licence protège certains intérêts économiques. Le 4 septembre 1654, le Conseil examine la demande du trésorier des Défunts de São Tomé qui veut envoyer à Lisbonne huit esclaves : le prix de leur vente lui permettra de meubler sa maison. Or les gens de S. Tomé interdisent la sortie d'esclaves de leur île vers Lisbonne, car ils en ont besoin pour leurs cultures. Le Conseil lui accorde la permission de sortir de l'île quatre esclaves.

## LE TRANSPORT

Les conditions du transport au XVII<sup>e</sup> siècle nous sont mal connues. Nous n'avons pas l'équivalent de ce dont nous disposons pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, la documentation précise du Père Rinchon ou de M. Gaston Martin[99].

Les prescriptions religieuses ne sont pas absentes des règlements. Il est interdit d'embarquer un noir non baptisé. Le gouverneur du Cap Vert commet un jour la faute de laisser charger des nègres déjà chrétiens sur un navire hollandais, c'est-à-dire hérétique. Son cas est signalé au Conseil d'Outre-Mer[100]. Cependant la manière dont on baptise les Noirs ne satisfait pas l'Eglise car ils sont baptisés en groupe. A chacun en particulier on se contente de donner un prénom chrétien et de mettre un peu de sel sur la langue.. Un interprète leur dit alors :

> « Considérez que vous êtes maintenant des Enfants de Dieu. Vous allez partir pour le pays des Portugais où vous apprendrez les choses de la Foi. Ne pensez plus à votre pays d'origine; ne mangez ni chiens, ni rats, ni chevaux. Soyez contents. »[101]

Dans les années 1620, le gouvernement se préoccupe de rendre moins rudimentaire ce baptême, contraire au droit canon qui interdit de baptiser des adultes non instruits de la religion. On décide que les Noirs seront

97. ANTT, Funchal 1146 (Lisboa, 25 août 1646) : *Registo de alvará*; AHU, Angola III (22 mars 1646) : *Consulta do C.° U.°*; *cf.* AHU, Angola III (1651) : note disant que les navires espagnols sont admis s'ils viennent des Indes Occidentales parce qu'ils apportent des pataques. S'ils viennent d'Espagne, non, car ils apportent, pour le troc, des étoffes qui leur reviennent moins cher qu'aux Portugais (cité par M. Morais Gouveia dans son mémoire de licence devant la Faculté des Lettres de Lisbonne, 1946-47).
98. AHU, Angola III (23 juin 1645) : *Consulta do C.° U.°*.
99. *Cf.* notre bibliographie.
100. AHU, Cons. Ultramarino XIII, p. 20.
101. Boxer, *Salvador*, pp. 230-231.

instruits sur les bateaux, pendant les traversées. Dans la mesure du possible on fera monter un prêtre sur chacun des navires négriers [102]. Mais beaucoup de capitaines prennent à bord des esclaves non baptisés. Le franciscain italien Carli, qui nous raconte sa traversée sur un négrier, nous rapporte les scrupules tardifs d'un des capitaines, pris dans les calmes de l'Equateur :

> « ... il me demanda de baptiser quelques noirs, car il était défendu sous peine d'excommunication de transporter des noirs au Brésil non baptisés. Je les baptisais donc, les instruisant dans les principes du christianisme ... » [103]

Un navire n'est jamais uniquement un navire négrier. Avant de prendre des nègres, il est venu apporter les marchandises de troc. Les nègres déchargés, il transportera du bois, du sucre et du tabac au Portugal. Souvent même, il ne transporte pas que des esclaves entre l'Afrique et le Brésil. Cependant un *contratador* fait remarquer que si l'on charge son bateau d'esclaves, étant donné la quantité d'eau et de nourriture qu'il faut pour une traversée, il ne restera pas beaucoup de place [104]. A fortiori est-il impossible de transporter en même temps des soldats pour défendre les navires contre les pirates. L'*alvará* du 23 novembre 1606 interdit de transporter de l'Inde vers le royaume des esclaves mâles de moins de seize ans et des esclaves féminines de n'importe quel âge sous peine de confiscation au profit du Trésor royal. Les raisons ? On en trouve une exprimée dans un *alvará* du 23 mars 1618 : les esclaves trop jeunes ne peuvent ni travailler sur les navires, ni les défendre lorsqu'ils sont attaqués [105]. D'après le réglement du gouverneur d'Angola de 1666, celui-ci ne doit pas laisser prendre trop d'esclaves par les navires négriers de peur qu'ils ne manquent d'eau et de ravitaillement [106]. On admet qu'il faut 25 pipes d'eau pour 100 pièces d'esclaves [107]. L'entretien de navires qui ne reviennent pas souvent à Lisbonne est assez difficile. En 1622, le gouverneur de São Tomé explique au roi que de quatre bateaux qui allaient aux *resgates* deux ont été perdus et deux autres retardés. La raison : ces navires sont mal radoubés et calfatés, car il n'y a pas dans l'île de vrai calfat européen ni de charpentier, mais seulement quelques nègres qui en tiennent lieu [108].

Les *tumbeiros* — les navires négriers; mot-à-mot, les croque morts — ne sont pas sans mérites. Alors que les négriers hollandais ont au début du XVII^e siècle une capacité variant entre 450 et 1 000 tonneaux, ceux

102. *Cartas Régias* du 8 décembre 1621, *Coll. Chron.*, p. 61, et du 4 août 1623, *Coll. Chron.*, p. 97.
103. *Churchill's voyages*, t. I.
104. AHU, S. Tomé II (29 janvier 1661) : *Consulta do C.º U.º*.
105. F. de Almeida, t. V, p. 129.
106. *Legislação Antiga*, pp. 296-307.
107. AHU, Angola VI (12 août 1664) : *Consulta do C.º U.º*.
108. AHU, S. Tomé I (1622), nº 54 : *Carta do Gov.or a El Rei.*



des Portugais sont bien plus petits, mais mieux organisés et plus propres, ce qui leur permet de transporter une charge plus importante, 500 environ sur une caravelle, alors que les Hollandais n'en transportent que 300 sur un gros navire [109]. Certains navires portugais emportent jusqu'à 700 pièces. Les brigantins prennent au moins 200 pièces [110]. Le navire sur lequel monte le frère Carli est chargé de 680 hommes, femmes et enfants.

> « Les hommes, écrit-il, étaient empilés à fond de cale, enchaînés de peur qu'ils ne se soulèvent et tuent tous les blancs du bord. Aux femmes on réservait le second entrepont. Celles qui étaient enceintes étaient réunies dans la cabine arrière. Les enfants entassés dans le premier entrepont comme des harengs en baril. S'ils voulaient dormir ils tombaient les un sur les autres. Pour satisfaire leurs besoins il y avait des sentines mais comme beaucoup craignaient de perdre leur place ils se soulageaient là où ils se trouvaient, surtout les hommes « cruellement accumulés » de sorte que chez eux chaleur et odeur devenaient intolérables. » [111]

La durée du voyage est à peu près de 35 jours d'Angola à Pernambouc, 40 jours à Bahia et 50 jours à Rio de Janeiro — toutes les conditions étant favorables. Mais si le navire est pris dans les calmes équatoriaux, le voyage jusqu'à Recife peut durer 50 jours. Sur le bateau emprunté par le capucin Carli et pris par ces calmes, les passagers ont vite peur. Au grand scandale du frère, ils implorent saint Antoine à genoux, fixant sa statue à l'un des mâts. Enfin ils sont récompensés. Le vent survient. Le bateau passe près de l'île de l'Assomption où il ne s'arrête pas. Cependant quelques jours plus tard les provisions commencent à manquer, le voyage ayant duré plus longtemps que prévu et le *provedor* n'ayant pas bien calculé le nombre de bouches à nourrir. Le capucin raconte qu'il réconforte tout le monde. Mais la faim se fait de plus en plus sentir. Alors il montre que c'est en punition des fautes commises : vous êtes montés sur le bateau sans vous confesser dit-il aux Noirs — et aux Blancs : vous vous êtes enivrés. Pour empêcher les nègres d'avoir trop faim, on leur donne de l'eau à boire. Dans un accès d'ivresse le maître du navire blesse mortellement un marin : mais que faire contre lui ? C'est le navigateur le plus expérimenté du bord. Enfin on aperçoit la côte du Brésil [112].

Le plus effroyable, c'est la souffrance des captifs, telle que beaucoup n'y résistent pas, asphyxiés, épuisés ou emportés par les épidémies. Déjà en 1569, Fr. Tomé de Mercado nous cite le cas de cette nef avec 500 esclaves qui en une seule nuit en perd 120. Une autre fois il en meurt trente, alors que le bateau n'a pas quitté le port, parce qu'on

109. Correia Lopes, p. 176.
110. Luciano Cordeiro, t. I, chap. VI.
111. *Churchill's voyages*, t. I, p. 637.
112. *Churchill's voyages*, t. I, p. 638.

a maintenu fermée l'écoutille de peur que les esclaves ne s'enfuient. Ils avaient beau réclamer, on leur répondaient en les traitant de chiens « et autres noms analogues »[113]. Il nous reste un tableau assez intéressant qui date de 1625. Il s'agit des esclaves qu'envoie au Brésil João Correa de Sousa, gouverneur de l'Angola.

En tout cinq navires. Le tableau est concluant :

| | | |
|---|---|---|
| Navire 1 | 195 pièces | 85 meurent |
| » 2 | 220 » | 126 » |
| « 3 | 357 » | 157 » |
| » 4 | 142 » | 51 » |
| » 5 | 297 » | 164 » |
| Au total : 5 navires | 1 211 » | 583 » |

628 pièces survivent, dont 68 meurent encore peu après le débarquement. Sur les 195 du premier bateau il reste 25 nègres vieux et malades, 55 vieilles négresses et 30 *moleques, molecas e crianças*, des jeunes gens et des enfants[114].

Autre exemple : le 26 juin 1626 arrive à Bahia un *navio* d'Angola. A bord, la petite vérole n'a laissé que 150 pièces. On décide de mettre à part celles qui ne sont pas malades et de les garder 9 ou 10 jours à vue. On mettra les 150 pièces dans l'île des Frères (ilha dos Frades, dans le Recôncavo), jusqu'à ce qu'elles soient en bonne santé[115].

Quand l'épidémie se déclare dans le port d'embarquement, on va jusqu'à massacrer les esclaves : les laisser fuir développerait l'épidémie[116]. Et pour que la cargaison soit plus résistante, on cherche à n'embarquer que les bonnes pièces. Baltazar Rebelo de Aragão, à la fin du XVIe siècle, se plaint de ce qu'en Angola on vende aux *avençadores* les mauvaises pièces avec les bonnes et qu'au Brésil on n'accepte que les bonnes, ce qui met les transporteurs dans une situation difficile[117]. Il est vrai qu'avec la disette d'esclaves, tout change.

Naturellement, les *tumbeiros* courent, en plus, tous les dangers que courent les autres navires. N'y revenons pas[118]. Arrivés au Brésil et débarqués selon les règles imposées par le roi et le *contratador*, les esclaves sont assemblés dans un camp où ils se reposent, se nourrissent, se nettoient, se soignent, pour être prêts à la vente aux enchères et perdre les traces des « fatigues » du voyage. Nous avons conservé la

113. Correia Lopes, p. 175.
114. AHU, Angola II (2 décembre 1625) : *Consulta do C.º da Fazenda.*
115. *Atas Bahia*, t. I.
116. Labat, cité par Taunay, p. 119.
117. *Cf.* Taunay, *Subsídios* ..., p. 120.
118. *Cf.* 1re partie, chapitre IV.



*certidão*, le procès-verbal, d'une vente aux enchères de 1612. Sept esclaves sur dix qui ont quitté l'Angola — les trois autres sont morts — ont été adjugés 28 000 réaux chacun, soit en tout : 196 000 réaux. Celui qui les a envoyés et qui les vend pour le compte d'un tiers, a reçu du maître du navire pour le remboursement du transport des trois décédés 7 200 réaux, payés en Angola en tissus — *panos* — : 48 *panos* à 200 réaux, soit 9 600 réaux, moins un abattement de 2 400 réaux soit 7 200 réaux. En tout, le vendeur a donc reçu le prix de l'adjudication, 196 000 réaux, et 7 200 réaux pour les trois esclaves décédés, soit 203 200 réaux. Or, il a dû débourser 40 000 réaux de droits (4 000 par tête, mort ou vivant), et 1 000 réaux de nourriture pour les cinq jours précédant la vente. En plus, le prix de transport est de 9 600 réaux par esclave vivant, de sorte que le bénéfice du vendeur se monte à 95 000 réaux, soit 13 571 réaux par esclave[119].

Il faudrait encore retrancher le prix auquel a été acheté l'esclave en Angola. Généralement exprimé en *zimbos*, en *panos*, en objets de toutes sortes, ce prix correspond à une certaine valeur exprimable en réaux, mais laquelle ? Andrew Mattle nous raconte que les Portugais achètent dans le Benguela des esclaves à très bas prix : moins d'un réal chacun[120]. Mais que vaut ce renseignement ? Nous savons qu'après la guerre et l'occupation hollandaise de l'Angola, le prix de l'esclave, de 20 000 ou 30 000 réaux qu'il était à Bahia, passe à plus de 80 000 réaux[121]. On s'explique ainsi qu'en 1657 une pièce vaille en Angola 22 000 réaux[122].

Il est temps de rappeler ici la distinction classique entre pièce et esclave. La pièce — *peça, boa peça* ou *peça das Indias* — représente un Noir de 15 à 25 ans. Un nègre de 8 à 15 ans (*molecão*) ou de 25 à 35 ne forme pas une pièce entière : il en faut trois pour faire deux pièces. Les enfants de moins de 8 ans (*moleques*) et les adultes de 35 à 45 comptent pour ½ pièce. Les enfants à la mamelle suivent leur mère et ne comptent pas. Les malades et les plus de 45 ans sont évalués par des arbitres. L'esclave idéal est la pièce de 1 m 82, âgée de 25 ans et sans défauts physiques. En dessous de 1 m 65, une pièce perd beaucoup

119. AHU, Bahia (12 juillet 1612).
120. Hakluyt Society, t. I, p. 20.
121. AHU, Angola II (8 janvier 1643) : *Do C.º de Guerra*; AHU, S. Tomé II (11 août 1629) : note du *Provedor e officiais das Casas da India e Mina.*
122. AHU, Angola IV (12 mars 1657) : *Carta do G.or*; AHU, Angola V (10 mai 1658): *Carta do capitão da Fortaleza de Cambambe*; *Tombo S. Bento Bahia*, p. XXVI.
123. *Cf.* par ex. Boxer, *Salvador*, p. 231; Taunay, *Subsídios* ..., p. 117. Selon Rinchon et Scelle, une pièce est un nègre sain, de 30 à 35 ans, de 7 *quartas* de haut (la *quarta* valant 26 cm, donc de 1,82 m). C'est très théorique. Les calculs de Lúcio de Azevedo aboutissent à 1,75 m. Pourquoi ?

de sa valeur [123]. Une liste de prix de 1657 nous permet d'apprécier la différence entre ces diverses catégories. Les esclaves coûtent :

| | |
|---|---|
| la pièce | 22 000 réaux |
| le nègre « barbu » de 25 à 35 ans | 18 000 » |
| le vieillard | 14 000 » |
| la *molecona* | 19 000 » |
| | 17 000 » |
| le *molecão* | 18 000 » |
| le ou la *molèque* | 16 000 » |
| | 15 000 » |
| | 14 000 » |
| | 13 000 » |
| | 12 000 » [124] |

Les différences sont faibles. Sans doute est-ce à cause de la pénurie. Cependant, les prix varient beaucoup plus selon les ports de départ et d'arrivée et les périodes du XVIIe siècle, que selon les catégories. Sur le marché brésilien, le prix varie beaucoup et rapidement avec l'offre, fonction elle-même de l'offre sur le marché africain, des aléas du transport, des besoins des Indes de Castille. Il varie aussi avec la demande, fonction de la production sucrière et des fléaux — famines, variole — tueurs d'esclaves. Enfin à Pernambouc ou à Bahia comme en Angola, la spéculation, l'accaparement jouent leur rôle. Et les fonctionnaires de l'Etat y sont passés maîtres [125].

## LES RESULTATS

En réalité, l'exécution des contrats se heurte à une foule d'obstacles. Le roi réquisitionne les bateaux qui devraient servir au transport. C'est ce dont se plaignent les *contratadores* en juillet 1613, le roi ayant fait saisir dans le port de Bahia, pour transporter à Lisbonne du bois-brésil [126], leurs bateaux qui devaient aller en Angola chercher des esclaves. En 1625 mêmes plaintes du *contratador* Henrique Gomes da Costa pour plusieurs navires sur lesquels les *provedores* des entrepôts ont mis l'*embargo* [127]. De nouvelles réglementations peuvent aussi modifier les conditions locales du commerce. En mars 1610, le roi retire la liberté du commerce aux nouveaux-chrétiens dans les possessions portugaises. Ceux-ci fournissaient des cautions que désormais ils ne fourniront plus.

124. AHU, Angola IV (12 mars 1657) : *Carta do G.or*.
125. *Cf. Legislação Antiga*, pp. 296-307 et Taunay, *Subsidios ...*, p. 97. Abreu de Brito, etc.
126. AHU, Bahia I (18 juillet 1613) : *Autos de aggravo ...*
127. AHU, Angola II (19 fév. 1625) : *Petição de Henrique Gomes da Costa.*



Or ces cautions sont indispensables pour emprunter les fonds de roulements nécessaires à l'exécution du contrat. Les *contratadores* se plaignent. Le roi est obligé de leur accorder, en compensation, des facilités de paiement [128].

La pression des autorités locales gêne souvent l'exécution rigoureuse du contrat. En 1611, par exemple, le gouverneur de l'Angola fait commettre au facteur du *contratador* des irrégularités à l'occasion du chargement d'une nef [129]. La mort du *contratador* entraîne de grosses complications administratives. C'est ce qui arrive en 1623. António Fernandes d'Elvas laisse une lourde dette envers le roi, et sa femme et ses héritiers montrent de la mauvaise volonté [130]. Les arriérés pour la seule année 1619 s'élèvent à 16 750 000 réaux [131]. Enfin la guerre, l'invasion étrangère, sont des cas de force majeure dont le roi doit tenir compte. C'est ce qu'il fait par exemple avec Henrique Gomes da Costa [132].

Pour apprécier le volume du trafic, il faut tenir compte des esclaves qui entrent au Brésil en dehors du contrat et de tous ceux qui n'y entrent pas malgré le contrat. A l'origine, les *senhores de engenho* avaient l'autorisation de faire venir eux-mêmes d'Afrique leurs esclaves. En 1559, un ordre royal limite le contingent de chacun d'eux à 120 esclaves. Ils s'associent pour envoyer des navires les chercher : ce qui leur coûte moins que de les acheter aux trafiquants à qui ils les paient à terme à des taux d'intérêt usuraires [133].

Pendant l'occupation hollandaise de l'Angola, les Portugais recourent à une nouvelle source d'esclaves : le Moçambique. Un certain nombre de nobles, Gaspar Pacheco, Francisco Fernandes de Furna, António Roiz Figueroa et Ruy da Silva Pereira présentent au roi un plan, adopté par l'*alvará* du 30 avril 1643. Il s'agit d'armer une « nef flamande » montée par des Portugais et de l'envoyer au Moçambique faire la *resgate* des esclaves et du bois précieux et de lui faire transporter les esclaves au Brésil. Elle paiera les mêmes droits qu'elle paierait en Angola [134]. L'opération est coûteuse, car, à un autre navire qui se trouve au Moçambique et qui hésite entre un transport d'esclaves au Brésil et une expédition aux Indes, le Conseil d'Outre-Mer conseille d'aller aux Indes. Ce qui ne coûtera que quelques pièces de vin; la canelle qu'on rapportera appartenant au roi, il ne sera pas nécessaire de la payer. Au contraire, l'achat et le transport d'esclaves exigent une mise de fonds considé-

128. AHU, Angola I (12 juin 1610) : *Consulta do C.o da Fazenda.*
129. AHU, Angola I (5 fév. 1611), no 10 : *Carta do executor da Fazenda Real no reino de Angola.*
130. AHU, Pernambouc I (8 mars 1625) : *Auto que mandou fazer o provedor da capitania*; AHU, Bahia I (23 sept. 1623) : *Auto de diligência do Provedor*, etc.
131. A.H.U., Bahia I A (9 novembre 1623) : *Treslado de contas do Livro da Razão de Francisco Baião feitor do Contratador de Angola.*
132. AHU, Angola II (3 décembre 1626) : *Consulta do C.o da Fazenda.*
133. Varnhagen, p. 23.
134. Alfândega de Lisboa, Decretos Asia 54 A, p. 64.

rable[135]. En 1644, Gaspar Pacheco fait une nouvelle demande dont nous ignorons le sort[136].

Le trafic des esclaves vers les Indes de Castille a une influence sur celui qui se dirige vers le Brésil. C'est un trafic très complexe.

La part la plus importante est représenté par le trafic licite des côtes occidentales d'Afrique vers l'Amérique espagnole. L'exécution du contrat d'Henrique Gomes da Costa nous donne une idée de la part respective qu'y ont les Amériques espagnole et portugaise[137].

Du 2 décembre 1624 au 4 août 1626 le montant des droits perçus pour 75 navires transportant 17 708 pièces, droits doubles pour les Indes de Castille de ce qu'ils sont pour l'empire portugais, s'est élevé à 74 044 059 réaux qui se décomposent comme suit :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 34 | navires | transportant | au Brésil 7 454 pièces .................. | 21 547 600 réaux |
| 30 | » | » | aux Indes de Castille 9 070 pièces ... | 49 419 250 » |
| 11 | » | » | à São Tomé 1 184 pièces .............. | 3 028 075 » |
| 2 | » | | à Lisbonne de l'ivoire .................. | 49 134 » |

Les Portugais on essayé de développer une escale sur la route de l'Amérique centrale : le Maranhão. Un mémoire de 1624 montre tous les avantages du port : des vents faciles pour entrer comme pour sortir et gagner l'Ouest rapidement; un équipement suffisant pour calfater les navires; un ravitaillement très bons marché, le pays étant neuf et peu peuplé[138]. En 1641, le roi donne l'autorisation aux navires portugais d'amener des esclaves aux Indes à condition qu'ils fassent escale au Maranhão et y laissent ⅛ de leur cargaison vivante[139]. Il semble que la mesure ait été rapportée peu après. Mais on y revient en 1646 par crainte du commerce étranger. La politique royale sur ce point reste assez confuse[140]. En 1651, on demande aux navires un droit spécial qui varie avec le tonnage : 1 000 *cruzados* pour ceux de moins de 200 tonneaux, 2 000 pour ceux de 200 tonneaux et 4 000 pour les navires dépassant ce chiffre[141]. A ce commerce sont admis les Portugais (et les Espagnols uniquement à condition qu'ils apportent de l'or ou de l'argent), pour 60 000 *cruzados* au moins par navire. En fait les gouverneurs exécutent les ordres du roi selon leur bonne volonté et leur humeur[142]. En 1663, le gouverneur du Cap Vert finit même par recommander au

135. AHU, Cons. Ultramarino XIII, f. 8 v° et 34.
136. AHU, Inventaire Rio 340 (Lisbonne, 21 octobre 1644).
137. AHU, Angola II (24 décembre 1626), n° 31.
138. AHU, *« Relação Summaria das cousas de Maranhão » pelo Capitão Simão Estácio da Silveira* (cité par Mendes de Almeida, t. II, p. 18).
139. A. Est. Bahia, 428-1 : *Alvará* du 28 mars 1641.
140. *Cf.* AHU, Guiné (22 décembre 1645 et 1er juin 1647) : *alvará*; BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXV, p. 334; Senna Barcelos, t. II, p. 13.
141. Senna Barcelos, t. II, pp. 19-21.
142. AHU, Angola IV (14 janvier 1654) : *Consulta do C.° U.°*.



roi d'interdire ce trafic : l'argent apporté par les Espagnols passe pratiquement entre les mains des nations du Nord qui ont ici des factories[143].

Pourtant ces mesures libérales avaient été prises pour lutter contre la contrebande espagnole. Devant celle-ci, on ferme les yeux pendant la domination philippine. Et la Restauration de 1640 provoque une crise terrible chez les gens des *rios*[144]. Ils craignent que, si l'on interdit leur pays aux Espagnols, il n'aillent vers la Gambie. Ils demandent qu'on fasse seulement payer aux Espagnols 10 % sur les marchandises qu'ils importent et les droits de sortie sur les esclaves[145].

Le trafic avec le Rio de la Plata est un cas particulier du trafic avec les Indes de Castille. Il est double : Angola-Rio de la Plata, et Brésil-Rio de la Plata.

Le trafic direct de l'Angola vers le Rio de la Plata existe dès le début du XVIIe siècle[146], croît en importance dans la seconde moitié du siècle. Il y a là un succès des Portugais contre les prohibitions de l'autorité espagnole. En 1656, le gouverneur de l'Angola s'en vante : il a accepté un navire castillan à condition que celui-ci aille au Rio de la Plata échanger des esclaves contre des « pataques » — de l'argent —. C'est ce qui se produit : 400 esclaves contre 130 000 pataques, un peu d'argent travaillé et quelques bijoux[147]. Un autre bateau a apporté 60 000 *cruzados* en pataques. Ce qui est, nous l'avons vu, le minimum admis quand on vient d'Amérique espagnole. Au même moment des navires anglais et hollandais n'arrivent pas à pénétrer dans le Rio de la Plata et viennent se faire prendre au Brésil[148].

Un autre trafic existe entre le Brésil et Rio de la Plata. Nous renvoyons ici à la thèse d'Alice Piffer Canabrava[149]. Elle rappelle que vers 1597, entraient par Buenos Ayres, venant du Brésil, environ 250 esclaves par an. En 1603, le nombre s'élève, du moins officiellement, à 450. Il ne cesse d'augmenter. Déjà en 1614 on se plaint que ces esclaves ne paient pas de droits au roi de Portugal[150]. Après la Restauration, les Portugais ne récupèrent pas immédiatement l'Angola. Période difficile où ils se demandent comment rétablir tout de même le commerce avec le Rio de la Plata pour en tirer de l'argent. Salvador Correa de Sá propose que l'on envoie de Rio de Janeiro et de São Vicente des navires de 500 ou 600 esclaves — pour un trafic si court, ajoute-t-il, point n'est

143. Senna Barcelos, t. II, p. 43 (8 janvier 1663).
144. *Cf.* Manuel Múrias, *A aclamação de D. João IV na Guiné*, dans *Anais da Academia Portuguesa da História*, t. VI.
145. AHU, Guiné (5 décembre 1641) : *Carta do Gov.or de Cacheu*; AHU, Guiné (12 septembre 1646) : *Carta de Gonçallo de Gamboa de Ayalla.*
146. *Cf.* par ex. AHU, Bahia I (16 nov. 1613) : *Consulta do C.° da Fazenda.*
147. AHU, Angola IX (7 août 1656) : *Consulta do C.° U.°.*
148. AHU, Rio II (27 nov. 1662) : *Carta do Governador*; AHU, Rio II (18 août 1664) : *Parecer do C.° U.°.*
149. *Cf.* notre bibliographie.
150. AHU, Bahia I (1er déc. 1614) : *Carta do Provedor Mor do Brasil.*

besoin de beaucoup d'eau — en recrutant au besoin une partie de ces esclaves parmi les Indiens[151].

La contrebande étrangère non espagnole existe aussi doublement : tantôt elle est faite au profit des colonies étrangères elles-mêmes, tantôt elle l'est au profit des possessions espagnoles ou portugaises.

Dès le XVIe siècle, les Anglais n'hésitent pas à pratiquer le *resgate* en territoire portugais et même à s'emparer des négriers portugais en route vers le Brésil[152]. Ceux qui le font menacent la foi catholique : il faut les châtier avec des peines de prison et le séquestre de leurs biens[153]. La lutte dure jusqu'en 1640 avec des chances égales. Après 1640, la contrebande continue et la lutte devient plus difficile. En 1641 les habitants de São Tomé se plaignent : ils n'ont pas le droit de faire le *resgate* sur la côte de Mina, alors que les nations du Nord ne cessent d'y venir[154]. En 1645, le gouverneur du Cap Vert signale la présence sur le Rio Grande d'un navire anglais qui achète des nègres aux indigènes ainsi que celle de Français qui transportent des nègres qu'ils achètent « aux îles St Christophe et autres »[155]. Le Conseil d'Outre-Mer suggère même une intervention diplomatique auprès des ambassadeurs de France et d'Angleterre. C'est d'autant plus délicat que la France et l'Angleterre sont les alliés du Portugal. Pendant ce temps un bateau portugais, allant à Principe puis à Calavar, y trouve un bateau anglais chargeant depuis quatre mois et demi des nègres pour les Barbades[156]. En 1648, le capitaine général de Cacheu met en fuite avec ses trois navires une nef anglaise en train de faire le *resgate*[157]. En 1652, le gouverneur de Cacheu fait savoir que les Anglais et les Hollandais ont édifié sur le Rio Gambie une forteresse pour protéger leurs *resgates* — que lui-même a négocié avec les princes Rupert et Maurice; ceux-ci, poursuivis par le Parlement, ont offert de démanteler la forteresse en récompense de l'asile qui leur a été réservé par Jean IV malgré les menaces du Parlement anglais[158].

Le commerce génois apparaît après 1650. De Londres, Francisco Ferreira Rabelo écrit en 1655 au Conseil d'Outre-Mer : deux nefs sont parties de Gênes pour l'Angola, une de 40 canons, l'autre de 36, pour charger des nègres et les transporter aux Indes de Castille[159]. Le 19 février 1666, le Conseil d'Outre-Mer discute des privilèges commerciaux à accorder aux Gênois en Angola. C'est d'autant plus nécessaire que

151. AHU, Inventaire Rio, nos 244-245 (Evora, 21 et 24 octobre 1643) et no 305 (Lisbonne, 10 juin 1644).
152. J. Hawkins, HS, p. 176.
153. Evora, *Livro Dourado*, p. 254 vo (23 mars 1591).
154. AHU, S. Tomé I (9 nov. 1641), nos 241-242 : *Carta da Câm.a de S. Tomé.*
155. AHU, Cabo Verde II (28 janv. 1645) : *Carta do Gov.or*; AHU, Guiné (15 avril 1645) : *Consulta do C.o U.o.*
156. AHU, S. Tomé I (4 juin 1645), no 274 : *Consulta do C.o U.o.*
157. Senna Barcelos, t. II, p. 14.
158. Senna Barcelos, t. II, p. 22.
159. AHU, Angola IV (16 décembre 1655) : *Consulta do C.o U.o.*



les Hollandais ont à Pinda une factorie et un port libre où toutes les nations vont commercer. Le Conseil décide que les Gênois pourront commencer à condition de donner une caution d'un ou deux millions de réaux comme on l'exige déjà en Espagne[160].

Il faut mettre à part le cas des Hollandais. A la course contre les négriers, au *resgate* en Afrique portugaise, ils ajoutent à partir de 1637 — prise de Mina — et de 1641 — occupation de l'Angola — un véritable trafic régulier de traite à travers l'Atlantique. Voici la statistique donnée par Wätjen des esclaves vendus aux enchères sur le marché de Pernambouc[161] :

| *Années* | *Nombre d'esclaves vendus* | *Valeur* (en florins) |
|---|---|---|
| 1636 | 1 031 | 167 366,4 |
| 1637 | 1 580 | 384 580,14 |
| 1638 | 1 711 | 747 663,12 |
| 1639 | 1 802 | 870 288,4 |
| 1640 | 1 188 | 399 158,8 |
| 1641 | 1 437 | 618 127,12 |
| 1642 | 2 312 | 1 051 166 |
| 1643 | 3 948 | 972 252,16 |
| 1644 | 5 565 | 862 725,4 |
| 1645 | 2 589 | 641 094,18 |
| Total | 23 163 | 6 714 433,12 |

On voit combien l'évolution du nombre des esclaves et de leur prix est fonction de la conjoncture militaire et navale.

Ces chiffres ont été fournis à Wätjen par les sources hollandaises. Les sources portugaises nous donnent un chiffre pour 1638 : 24 000 pièces de Arda, Benin, Vere, Calabere et Camaram[162]. Nous dépassons largement les 1 711 vendues la même année à Recife. Explication ? La mort sur les négriers ? La vente sur d'autres points de la côte ? Pourtant les Hollandais achètent plus cher que les Portugais. Lorsque ceux-ci arrivent en 1642 au Cap Vert, il ne leur reste à acheter que 70 esclaves : une nef hollandaise avec 70 000 *cruzados* dans ses coffres, est déjà venue chercher le reste[163]. La paix revenue, les Hollandais font prospérer une factorie à Loango, en Angola. C'est une grande concurrence pour le commerce portugais des esclaves. Le roi de Portugal doit obtenir de

160. AHU, Angola VII (19 février 1665) : *Consulta do C.o U.o.*
161. Watjen, p. 487.
162. AHU, S. Tomé I (1639), nos 158 à 178 : *Consulta do C.o U.o.*
163. AHU, Bahia IV (30 janv. 1643) : *Carta do Gov.or Geral do Brasil.*

ses sujets qu'ils n'aillent pas faire le *resgate*. C'est le seul moyen de ruiner la factorie et de faire partir les Hollandais [164].

Enfin, à l'intérieur même de l'Atlantique portugais, certains facteurs influent sur le volume du trafic entre l'Afrique et le Brésil.

D'abord un trafic entre possessions portugaises d'Afrique. Car si, Madère, dès la fin du XVIe siècle, ne reçoit plus d'esclaves, São Tomé et le Cap Vert continuent à en recevoir au XVIIe siècle pour leurs besoins propres. A São Tomé, l'importation d'esclaves va en diminuant à cause de la décadence du sucre, mais, nous l'avons vu, sa part dans le trafic général dans les années 1624-1626, 1 184 pièces sur 17 708 pour 11 navires sur 75, n'est pas négligeable [165].

Plus important pour apprécier le volume du trafic est le rôle de la fraude, considérable, qui fausse tous les chiffres officiels. On évite de payer les droits grâce à trois moyens : embarquer les Noirs loin du contrôle du *contratador* [166]; emporter dans les navires des pièces en nombres supérieurs à ceux déclarés — jusqu'à 700 au lieu de 200 — ce qui d'ailleurs, en surchangeant les navires augmente l'insécurité, l'inconfort et les chances de mortalité [167]; enfin, embarquer les esclaves en déclarant qu'ils vont au Brésil : en réalité ils vont jusqu'aux Indes de Castille. Ainsi paient-ils la moitié des droits. Et ils se trouvent toujours une avarie pour justifier l'entrée dans un port espagnol [168].

Ces précautions prises, on peut essayer d'estimer le nombre des esclaves entrés au Brésil entre 1570 et 1670. En 1570, la population noire du Brésil s'élève à 2 ou 3 000 âmes [169]. Vers 1575, l'Angola exporte 12 000 pièces par an (même 14 000 en 1576) mais dont 4 000 meurent. Combien vont au Brésil ? Entre 1580 et 1590, plusieurs témoins nous rapportent des chiffres : Anchieta nous donne 10 000 Noirs pour Pernambouc et 3 000 pour Bahia; Cardim, près de 2 000 noirs pour Pernambouc et 3 à 4 000 pour Bahia; enfin Soares, 4 à 5 000 noirs pour Pernambouc et 4 000 pour Bahia.

Ces témoignages concordent sauf le chiffre de 10 000 pour Pernambouc fourni par Anchieta : mais il est trop élevé pour le nombre des *engenhos* (55 ou 66). Il est difficile d'utiliser le chiffre de 52 053 pièces sorties officiellement entre 1575 et 1591, chiffre qu'avance Abreu de Brito dans son rapport sur l'administration de l'Empire. Quelle est en effet la part destinée au Brésil ? En 1600, la population noire du Brésil est de 13 000 à 15 000 âmes. Ce qui correspond aux 130 *engenhos* où travaillent 70 % des nègres. Chaque nègre produit 80 arrobes de sucre

---

164. AHU, Angola VII (12 mai 1670) : *Consulta do C.º U.º*.
165. *Cf.* ci-dessus, p. ; *cf.* aussi AHU, S. Tomé I (7 juin 1610) : *Consulta do C.º da Fazenda.*
166. AHU, Cabo Verde I (28 janv. 1615) : *Carta a El Rei.*
167. AHU, Cabo Verde I (27 mai 1617) : *Carta da Câm.ª da Ilha de S. Tiago*; AHU, Angola V (22 janv. 1657) : *Carta do Gov.or*; Senna Barcelos, t. I, pp. 221-225.
168. Senna Barcelos, t. I, pp. 221-225; Abreu de Brito, pp. XIII et 268 et suiv.
169. Pout tout ceci, *cf.* Maurício Goulart, pp. 95 à 128.



pour une production totale de 750 à 850 000 arrobes par an. Si la vie moyenne d'un esclave est de 7 ans, à quel chiffre d'importation cela correspond-il ? Au maximum 50 000 en 30 ans et nous sommes généreux.

Pour la première moitié du XVIIe siècle, les auteurs du XIXe et même ceux du XXe, ont donné des chiffres beaucoup trop élevés. Correia Lopes donne encore le chiffre de 1 000 000 esclaves importés. Goulart prétend montrer qu'on est plus près de la vérité en divisant ce chiffre par deux. Etudions successivement les deux grands centres du sucre.

A Pernambouc, dans une remontrance à Maurice de Nassau, la municipalité d'Olinda fixe à 4 000 le nombre d'Africains entrés chaque année dans la capitainerie sous la domination philippine. Or, en quatre ans, de 1620 à 1623, sont entrés à Pernambouc au minimum 15 430 Noirs, soit 3 860 par an. Cependant, entre 1600 et 1629, le nombre des *engenhos* passe de 70 ou 75 à 166. 4 000 est donc un maximum atteint à la fin de la période. La moyenne annuelle est d'à peu près 2 500 Noirs par an, soit 75 000 en 30 ans. De 1630 à 1636, peu de Noirs entrent à Pernambouc. La plupart des esclaves, fuyant les Hollandais, ont émigré à Bahia et ont formé des noyaux autonomes à l'intérieur. De 1637 à 1645, Wätjen, rappelons-le, donne le chiffre de 23 163 esclaves introduits au Brésil hollandais. M. Goulart estime à 4 000 environ le nombre des esclaves arrivés entre 1646 et 1652. Donc entre 1600 et 1652 Pernambouc a reçu : 75 000 esclaves de 1601 à 1630; 6 000 de 1631 à 1636; 23 163 de 1637 à 1645 et environ 4 000 de 1646 à 1652 : au total, environ 108 000 esclaves.

A Bahia entre 1600 et 1630, l'importation est plus faible qu'à Pernambouc car le nombre des moulins y est moins élevé. A partir de 1630, Bahia reçoit beaucoup de nègres venus du Nord et qu'il ne faut pas compter une seconde fois comme importation.

Pour la région de Rio, nous savons peu de choses. Mais la part de la main-d'œuvre indienne y est plus forte qu'ailleurs. De plus, avant 1650, le nombre des moulins y est très faible. Le prix du Noir y est bas. En 1620 la municipalité de Rio se plaint de ce que les navires qui partent du port avec de la farine de manioc n'y reviennent pas avec des esclaves, mais vont vendre à Pernambouc les esclaves détenus en Angola. Elle décide d'obliger ces navires à laisser une caution [170].

Par conséquent, dans l'ensemble, pour la période 1600-1650, les chiffres d'importation sont beaucoup plus faibles qu'on ne l'a longtemps pensé. Même les chiffres de 15 000 ou de 11 à 12 000 Noirs par an donnés pour l'exportation de l'Angola vers le Brésil à la veille de l'occupation hollandaise sont des maxima qui comprennent sans doute les morts de la traversée. Et encore le chiffre est-il fort [171]. En tout 200 000 Noirs,

---

170. Coaracy, p. 51.
171. En 1623 dans la capitainerie de Pernambouc le nombre des Noirs serait de 15 430 (*Anais Pernamb.*, t. II, p. 419, d'après le Hollandais Isaak Commelyn). En 1630 la population noire de la région de Pernambouc s'élevait à 40 000 âmes (*Anais Pernamb.*, t. II, p. 419, d'après Fernandes Gama). Selon Cuvelier et Jadin (p. 495) vers 1630, 12 000 à 14 000 esclaves sont envoyés chaque année de l'Angola au Brésil; 10 000 vont au Pérou.

soit 40 000 par an, sont entrés au Brésil dans la première moitié du XVIIe siècle.

Après 1650, nous sommes encore moins renseignés : l'Angola aurait fourni en 1655 au Brésil 10 à 12 000 âmes[172]; il faut en retrancher les morts de la traversée, et l'année était peut-être exceptionnelle. Selon Goulart, 20 000 captifs arrivaient chaque année en Amérique. Il est difficile de donner sur ce chiffre plus de 6 à 7 000 têtes au Brésil.

Par conséquent nous avons successivement : de 1570 à 1600, 50 000 rentrées au Brésil, de 1600 à 1650, 200 000 et de 1650 à 1670, 150 000; au total, 400 000 esclaves pendant notre période, soit 4 000 par an. Chiffre qui prend toute sa valeur si, encore une fois, on admet que la vie active moyenne d'un Noir au Brésil est de 7 ans et que la natalité n'est limitée que par l'épuisement des femmes[173]. Chiffre qui est sans doute encore trop élevé si les les Indiens gardent longtemps dans le travail des *engenhos* une part beaucoup plus grande que ne l'ont estimée les auteurs du XIXe siècle.

L'esclavage, phénomène généralisé dans la Méditerranée au Moyen Age, s'est étendu à l'Amérique dans les temps modernes. L'Empire portugais ne fait sur ce point, que suivre la loi commune. La traite des Noirs entre l'Angola et le Brésil est le prolongement de celle des Maures et des chrétiens entre l'Afrique du Nord et les péninsules ibérique et italienne. Elle s'est développée parce que l'Indien s'est révélé inapte au travail du sucre. Elle s'est abritée dès le début sous les prétextes les plus moraux : protection des Indiens, lutte contre le cannibalisme, importance de la mise en valeur du sol. Elle a été beaucoup moins importante au XVIIe siècle qu'on ne l'a longtemps cru. Elle a été une bonne ressource financière pour le gouvernement, une source moins régulière de profit pour le commerce maritime portugais. Il nous faudra étudier ses conséquences : la production sucrière, l'apport noir à la société et à la civilisation brésilienne, mais aussi ce dépeuplement de l'Afrique qui, dès le XVIIe siècle, commence à appauvrir un monde inter-tropical, donc, et encore une fois, comme l'a montré Pierre Gourou, un monde déjà pauvre.

172. AHU, Angola IV (17 septembre 1655) : *Carta do Gov.or*.
173. Selon Simonsen, t. I, p. 202.

## III. LE SUCRE (I)

Le sucre est encore à la fin du Moyen Age une épice, une drogue de prix élevé. L'organisme humain absorbe peu de glucose — et la plus grande part sous forme de miel. Le sucre de canne vient de l'Orient et de la Méditerranée orientale par Venise, du Maroc, et depuis le XVe siècle de la Sicile, voire de la région espagnole de Valence. Au XVIe siècle, la canne à sucre s'installe définitivement dans l'Atlantique, grâce aux Portugais. D'abord dans la vallée du Mondego, puis dans l'Atlantique oriental, Madère, les Açores, les îles du Cap Vert, de São Tomé et Príncipe, les Canaries espagnoles. Elle finit par s'installer dans l'Atlantique occidental, les Antilles, la Nouvelle Espagne et surtout le Brésil[1].

Le passage de la production sucrière de la Méditerranée à l'Atlantique correspond à un bond dans la consommation du sucre. Sans doute le sucre de Madère est-il encore réservé à des classes privilégiées : nobles, bourgeois. Mais depuis le début du XVIe siècle, il n'est plus une drogue. Sa consommation est quotidienne, du moins dans ces classes. La substitution du sucre brésilien au sucre de Madère sur le marché européen va faire du sucre une marchandise encore plus commune et dont l'usage croît avec celui du café.

Or le sucre va être le grand triomphe du XVIIe siècle au Brésil et du Brésil au XVIIe siècle. Il va redonner une vigueur qu'on croyait à jamais perdue à l'Empire portugais, créer réellement un type de civilisation.

Etudier le déclin du sucre dans l'Atlantique Oriental, la poussée du sucre brésilien, étudier cet « Empire du sucre », ses structures, son évolution, tel est notre dessein.

1. Les techniques de la fabrication du sucre semblent avoir suivi le même trajet. Contrairement à ce qu'on a pu écrire, les techniques siciliennes ne sont pas allées directement à Madère mais sont passées par la vallée du Mondego. On peut même se demander si les techniques portugaises étaient vraiment d'origine sicilienne. Notre gratitude à la regrettée Virgínia Rau pour ses suggestions.

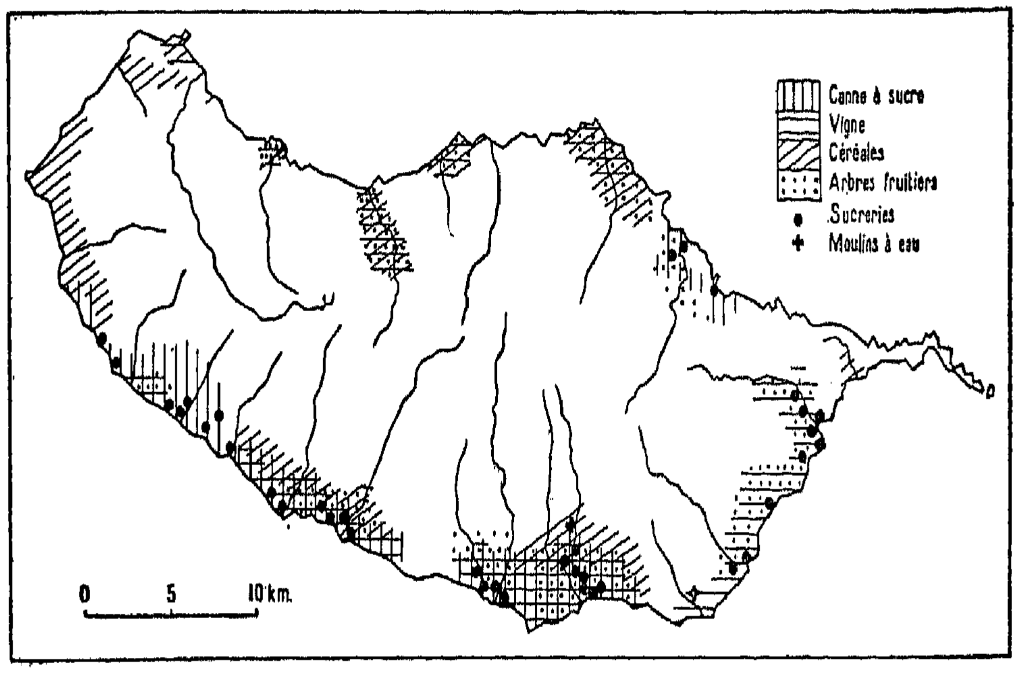
## LE SUCRE DANS L'ATLANTIQUE ORIENTAL

Les premières îles touchées par la canne à sucre sont Madère et les Açores. N'insistons pas trop sur les Açores, les premières à être atteintes par la décadence. Il est d'ailleurs assez difficile de connaître leur production exacte. La part que le roi en perçoit s'élève à 500 arrobes par an dans la période 1502-1505 et à 20 200 dans la période 1508-1510[2]. En 1509, la production aurait été de 20 000 arrobes[3]. Si toutes ces données sont exactes, il faut admettre que 1509 a été une mauvaise année pour la canne et que le roi prenait aux Açores une très grosse part de la récolte. L'île du sucre par excellence est São Miguel, grâce à son climat plus chaud et plus humide que celui des autres îles. A côté des causes générales de déclin, celles qu'on retrouvera à São Tomé et à Madère, il faut noter l'intervention de facteurs propres aux Açores : les tremblements de terre, celui de 1522, surnommé le « Déluge », qui a touché l'économie rurale. Puis la peste qui s'est déclarée à Ponta Delgada et a ravagé l'île pendant près de neuf ans, entraînant la ruine d'une partie des propriétaires et l'émigration d'une partie de la population. Emigration déjà tournée vers le Brésil, et qui devient une tradition de la population açoréenne. La canne à sucre disparaîtra définitivement dans le courant du XVII<sup>e</sup> siècle. Jusqu'en 1670, il existe un impôt de 2 % pour les fortifications de l'île et cet impôt porte sur le pastel et le sucre exportés. Or, l'*alvará* du 1<sup>er</sup> avril 1670 demande à la municipalité de Ponta Delgada d'étendre cet impôt à tous les produits exportés de l'île, car les exportations de pastel et de sucre ont pratiquement cessé. C'est que le blé a remplacé le sucre et le pastel. Les Açores deviennent le grenier de Lisbonne et de Madère. Ils le sont d'autant mieux que vient de s'introduire la culture du maïs[4].

A Madère au contraire, le « cycle du sucre » dans le sens structural et à long terme de Lúcio de Azevedo, remplace, au XVI<sup>e</sup> siècle, après celui du bois, le cycle du blé. L'infant Henri le Navigateur aurait fait venir de Sicile une sous-variété du *saccharum officinarum genuinum* que l'on a appelé à Madère même *cana da terra* ou créole. En 1508, Madère produit 70 000 arrobes[5], vers 1570, 200 000[6]. Dès le début, les problèmes habituels se posent : le ver qui attaque les cannes, la main-d'œuvre[7]. En 1552, on trouve à Funchal 3 000 esclaves dont 300 arrivés l'année-même[8]. En 1562, le roi de Portugal permet que les producteurs

2. *Cartas de quitação* dans *Arq. Hist. Port.*, t. IV, p. 354; t. X, p. 6 (cité par Azevedo, *Épocas*, p. 224).
3. *Arq. dos Açores*, vol. III, p. 201.
4. *Cf.* notre chapitre sur le blé. Sur le rôle économique des Açores et de Madère, comme des Iles du Cap Vert, voir Duncan, *Atlantic Islands* ..., cité dans notre bibliographie.
5. *Arq. dos Açores*, vol. III, p. 201.
6. Landi, *La descrittione* ...
7. AD Funchal, Câmara, t. I, p. 295.
8. *Saudades da Terra*, p. 251.






**Esquisse d'une répartition des cultures à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, dans l'Ile de Madère, d'après O. Ribeiro**

de sucre de Madère envoient tous les deux ans un navire aux « rios de Guiné » chercher des esclaves car, dit-il, on manque de main-d'œuvre et le prix du sucre augmente[9]. En 1567, un *alvará* royal autorise pendant cinq ans les habitants de Madère à faire venir 150 esclaves par an du Cap Vert ou de toute autre provenance sans obligation de payer aucun droit ou taxe[10]. Le gouvernement doit protéger, dans les années dures, les producteurs contre leurs créanciers, pour que ceux-ci ne mettent pas les sucres en gages[11].

L'Italien Landi qui a visité Madère à l'apogée du sucre nous décrit cette économie[12]. C'est, dit-il, la « *cupidigia delle ricchezze* » qui a fait substituer la culture de la canne à celle du froment. Puis il décrit la culture de la canne : les formes de plantation telles que nous les retrouverons pratiquées au Brésil. La canne atteint ainsi quatre bras de hauteur, parfois même huit ou dix bras, bien que ceci soit plus rare; à Madère on ne laisse pas assez reposer le sol et l'eau des torrents et de la pluie entraîne vite vers la mer l'humus de cette île montagneuse. Il faut aussi lutter contre les rats et c'est là que les esclaves déploient toute leur diligence. La canne coupée, on l'écrase avec un moulin à eau, une meule « agitata de l'acqua » ; c'est tout ce que nous en dit notre auteur. Le jus passe alors par cinq récipients (*vasi*) successifs. Dans le premier,

9. AD Funchal, Doc. Avulsos, Maço de Dom Sebastião : *O rei autorisa* ...
10. AD Funchal, Câmara, t. III, p. 137 v°.
11. AD Funchal, Doc. Avulsos, Maço de Dom Sebastião, 1561, *Alvará*.
12. Landi, *La descrittione* ...

on le laisse bouillir pendant un certain temps. Puis il est cuit à feu doux dans les autres jusqu'à ce qu'il soit assez épais. On le verse alors dans des formes en terre cuite où il durcit. L'écume est mise dans des tonneaux, sauf celle de la première cuisson que l'on jette. L'écume que l'on conserve ressemble à du miel mais plus noir et plus liquide: c'est pourquoi on l'appelle « d'un nom du pays » [*sic*] « mélasse ». Les gens de Madère ne s'en servent que pour les chevaux, mélangée à la paille et à la *remola*. A jeûn, ils mangent de la canne mûre et fraîche. Ils s'en servent, à ce qu'ils disent, pour garder le corps « lubrique », rafraîchir le foie, étancher la soif et blanchir les dents[13].

Le fonctionnement des moulins à sucre — les *engenhos de assucar* — était sévèrement réglementé par les *posturas*, les réglement municipaux. Aucun propriétaire ne pouvait mettre son moulin en marche sans l'avoir d'abord fait inspecter par les magistrats municipaux qui devaient vérifier la capacité de la chaudière et fixer le prix du travail. La chaudière devait avoir une contenance de 35 *almudes* jusqu'à la « marque » et une palme de la marque au bord. Le nombre et la capacité des divers récipients utilisés étaient précisés. De même étaient précisées les obligations du personnel de l'*engenho*: défense d'acheter du sucre de l'*engenho* même par personne interposée; défense de livrer de la mélasse à quiconque excepté au propriétaire du moulin ou à son fondé de pouvoir. On précise même les obligations des muletiers qui transportent le bois, les sucres et les écumes. Personne ne pourra élever de porcs dans l'*engenho*. Personne ne pourra y dormir. Pour compléter ces *posturas* on prendra en 1600 des mesures contre les voleurs de canne[14].

Le sucre joue alors à Madère un rôle si important que les droits perçus par le roi dans l'archipel sont comptés en monnaie et en sucre: 15 *contos* et 1 000 arrobes de sucre pour l'année 1581[15]. Gaspar Fructuoso dans ses *Saudades da Terra* nous donne le nombre des *engenhos* de Madère vers 1590[16]. La grosse majorité — 32 sur 35 — se trouve concentrée sur la face Sud de l'île, plus chaude et plus sèche. Au Nord ne se trouve que celui de Gaspar Dias à Porto da Cruz et ceux d'António Fernandes das Covas et de Luís Dória à Fayal. Sur la côte Sud, en allant de l'Est vers l'Ouest, on rencontre successivement le groupe de Machico, celui de Santa Cruz, celui de Funchal, enfin le groupe occidental allongé entre Ribeira Brava et l'actuelle paroisse de Paúl do Mar.

L'exportation se fait par les ports de Funchal et de Machico, celui-ci n'exportant d'ailleurs que le dixième de ce qu'exporte Funchal. A vrai dire, 35 *engenhos*, c'est déjà une décadence par rapport à la fin du XV^e siècle où l'on en compte 80. Peut-être faut-il tenir compte d'une

13. *Arq. Hist. da Madeira*, t. I (1931): *Posturas que fizerão os oficiais do ano 1587*.
14. AD Funchal, Posturas I (15 mai 1600).
15. AD Funchal, Câmara, t. III, pp. 151-178.
16. Tome II, chapitre XV.



certaine concentration de la production, de la substitution de la force hydraulique à la force humaine ou animale?

Mais à partir de 1580 la production semble avoir réellement baissé. A cette date elle n'est plus que d'environ 40 000 arrobes par an. Joel Serrão a étudié la production et l'exportation du sucre de Madère entre 1581 et 1587 d'après le produit du quint et des dizimes exceptionnellement affermés aux Madérois pendant ce laps de temps[17]. Voici exprimé en arrobes son tableau de la production et de l'exportation:

| *Années* | *Production* | *Exportation* | *Différences* |
|---|---|---|---|
| 1581 | 38 655 | 38 260 | + 395 |
| 1582 | 37 045 | 36 790 | + 255 |
| 1583 | 35 200 | 40 550 | — 5 350 |
| 1584 | 43 025 | 38 720 | + 4 305 |
| 1585 | 32 340 | 22 850 | + 9 490 |
| 1586 | 31 590 | 22 130 | + 9 460 |

On le voit, production et exportation ont sensiblement baissé en six ans. Cependant deux années, 1583 et 1584, méritent une attention particulière. En 1583, la production est plus faible que l'exportation. On a voulu écouler les stocks qui s'étaient accumulés. La demande a été plus forte qu'on ne pensait. Par suite en 1584 on a augmenté — trop sans doute — la production. Or l'exportation a beaucoup baissé. L'écart s'accentuera les années suivantes, effet, sans doute, de la production brésilienne.

L'impression est la même si nous considérons le tableau du sucre exporté vers Viana — la plus grosse part du sucre de Madère. Le tableau est présenté à la fois en arrobes et en caisses, ce qui nous donne le poids moyen d'une caisse de sucre de l'île:

| *Années* | *Arrobes* | *Caisses* | *Arrobes par caisse* |
|---|---|---|---|
| 1581 | 37 630 | 2 744 | 13,7 |
| 1582 | 35 370 | 2 510 | 14 |
| 1583 | 39 610 | 2 707 | 14,6 |
| 1584 | 37 580 | 2 452 | 15,3 |
| 1585 | 22 850 | 1 655 | 13,8 |
| 1586 | 22 580 | 1 583 | 14,2 |

17. Dans *Rendimentos das Alfândegas do Arquipélago da Madeira*, 1581-1587, manuscrit de Joel Serrão, que l'auteur nous a obligeamment prêté.

Un autre tableau n'est pas sans intérêt : celui des différentes qualités produites et exportées en six ans :

| *Qualités* | *Produites* | *Exportées* |
|---|---|---|
| Sucre blanc | 50 050 | 54 750 |
| Sucre Moscouade | 55 045 | 48 780 |
| « Rescumas » | 80 760 | 77 510 |
| Miel bon | 13 305 | 15 510 |
| Miel Moscouade | 18 970 | 13 510 |

La part du sucre non raffiné est prépondérante. Le sucre de Madère est un sucre que l'on raffine surtout en Europe. Notons encore les prix plus élevés à Funchal qu'à Machico :

| *Qualités* | *Prix* (en réaux par arrobe) | |
|---|---|---|
| | *Funchal* | *Machico* |
| Sucre blanc | 1 800 | 1 650 |
| Sucre Moscouade | 1 600 | 1 450 |
| Miel bon | 1 400 | 1 250 |
| Miel Moscouade | 1 200 | 1 150 |

Ces prix sont très élevés. A la même époque au Brésil le prix du sucre blanc est de 800 réaux [18]. La différence des distances par rapport à Lisbonne ne compense pas cette différence des prix.

Après 1586, le déclin continue. En 1591, 1598 et 1601 le roi interdit, en vain, aux habitants de Madère d'envoyer des bateaux chercher du sucre au Brésil pour le revendre ensuite comme sucre de Madère, donc à plus haut prix [19]. En 1603, la municipalité de Funchal interdit à ses administrés d'acheter du sucre brésilien [20]. En 1610, elle signale les

18. Voir notre chapitre Le Sucre (II).

19. AD Funchal, Câmara, t. III, p. 12 v°; Joel Serrão, dans *Revista de Economia* (décembre 1950).

20. AD Funchal, Vereações (8 octobre 1603). En 1607 on demande encore à la municipalité qu'aucun navire ne décharge du sucre brésilien dans l'île (AD Funchal, Vereações, 1607, p. 25 v°).



dégâts faits, durant les années précédentes par le ver, le *bicho* [21]. Celui-ci a-t-il accéléré la décadence du sucre madérois ? C'est probable. Cette année-là, selon Pyrard de Laval, il n'y a plus à Madère que 7 ou 8 *engenhos* [22]. En 1611, les marchands passent avec la municipalité un contrat sanctionné par le roi en 1612 et selon lequel on ne pourra réexpédier de Madère une caisse de sucre blanc ou deux caisses de panelle du Brésil sans expédier en même temps une caisse de sucre produit dans l'île [23]. Le 18 juin 1611 on crée, pour surveiller l'embarquement du sucre du Brésil, un « olheiro para os vegiar » nommé par la Câmara municipale [24]. En 1616, le contrat passé par le roi avec le fermier des droits pour Madère précise qu'il ne pourra venir à Madère que quatre navires du Brésil par an [25]. En 1618 le gouvernement précise que ces navires doivent être des caravelles ou des bâtiments de tonnage équivalent [26]. On avait dû s'habituer à envoyer quatre des plus grosses nefs de la flotte marchande portugaise. En 1625, la municipalité rappelle aux marchands leur contrat de 1611 [27]. Preuve qu'il était mal exécuté. Cette même année, elle délibère sur le cas d'un *engenho* qui tombe en ruines [28]. Il faut, dit-elle, le remettre en état, sinon la production du sucre va encore baisser et avec elle le rendement de l'impôt royal sur le sucre, le *quinto*. Cet *engenho* n'a plus de chaudière : on en cherchera une dans l'île même car la guerre empêche l'importation des chaudières flamandes. En 1637 le roi demande à Madère 10 000 *cruzados*. On les obtiendra par l'impôt sur le vin et le « réal » sur la viande. Il n'est plus question d'impôt sur le sucre [29].

Cependant après 1640 on assiste à une renaissance du sucre madérois qu'on peut mettre en relation à la fois avec la reprise générale de la vie économique et l'occupation hollandaise du Brésil. Par exemple, en 1648, la surface plantée en cannes a augmenté à tel point que le nombre des *engenhos* est devenu insuffisant [30]. L'un d'eux est arrêté depuis trois ans parce qu'endommagé : on songe à le remettre en marche au compte du Trésor royal [31]. En 1651, on doit emprunter au roi pour construire des

21. AD Funchal, Vereações, 12 octobre 1610.

22. Hakluyt Society, t. III, p. 309.

23. AD Funchal, Vereações (22 juin 1611 - 7 décembre 1611), Livre III, p. 103. On empêche de partir cette année-là une chaudière de Madère pour le Brésil (AD Funchal, Vereações, 23 avril 1611).

24. AD Funchal, Vereações (18 juin 1611).

25. Simancas, SP 1 513 m, p. 125 (Aranjuez, 16 novembre 1616).

26. Simancas, SP 1 516 m, p. 40 (29 mars 1618).

27. AD Funchal, Vereações (5 oct. et 29 novembre 1625 et 17 janv. 1626).

28. AD Funchal, Vereações (24 août 1625).

29. AD Funchal, Câmara, t. VI, pp. 26-31 (mars 1637).

30. ANTT, Funchal : Andrade (20 octobre 1648).

31. En 1649 on avance l'argent du *quinto* aux propriétaires qui remettent en état leurs *engenhos* (AD Funchal, Livre VI, p. 99 v°, et Tombo Velho, p. 253).

*levadas* (canaux d'irrigation) permettant l'extension de la canne à sucre[32]. En 1653, le roi lève 80 réaux par arrobe de sucre de toutes sortes pour la guerre et la défense du royaume[33]. En 1654 un *senhor de engenho,* António Correa Bitancor demande qu'on l'exempte du *quinto* parce qu'il a remis son *engenho* en état. Le roi lui fait rembourser les *quintos* déjà payés depuis 1651. Et l'exempte de ce payement jusqu'en 1659[34]. En 1657, on prête 300 *cruzados* à Pierre de Bitancor Henriques pour qu'il puisse remettre en état son *engenho* de Câmara dos Lobos et on le dispense de 50 % du *quinto* pendant dix ans[35].

Mais cette renaissance est passagère; à nouveau, dès 1657, la concurrence du sucre brésilien se fait terriblement sentir. La culture de la vigne remplace peu à peu celle de la canne. De nouveau, le sucre de Pernambouc recouvré s'ajoute à celui de Bahia et de Rio sur le marché portugais. Le 23 août 1659 arrivent à Funchal, sur la même patache, 115 caisses de sucre venues de Pernambouc[36]. En octobre 1661 le roi fait réduire les droits que le sucre de Madère doit payer à la Compagnie Générale pour le Commerce du Brésil, réduction de 40 réaux par arrobe de sucre blanc, 30 par arrobe de moscouade et 20 par arrobe de panelle : ultime tentative pour aider le sucre de Madère[37].

Nous avons une idée de ce déclin par la comparaison des registres de douane de Funchal, conservés à la Torre do Tombo pour les années 1620 et 1650. Le sucre exporté de Funchal en 1620 représente 1 178 caisses, soit au minimum 23 560 arrobes venant du Brésil et 1 992 arrobes de Madère même. L'ensemble représente 1 978 094 réaux de droits sur un total de 3 786 672 réaux. En 1650, ces chiffres passent à 83 caisses du Brésil, 111 arrobes de Madère, 2 caisses venues du Cap Vert, soit 157 588 réaux de droits sur un total général de 4 002 159 réaux. Nous n'avons pas le registre des entrées pour 1620. Mais en 1650 le sucre paie à l'entrée 193 227 réaux de droits sur 4 783 994 réaux au total[38].

Ainsi, dès 1620, le sucre brésilien fait-il une concurrence écrasante au sucre de Madère. Sans doute en 1650 la guerre et l'occupation hollandaise ont-elles diminué le commerce du sucre brésilien mais la production et l'exportation du sucre de Madère ont aussi de nouveau diminué. La guerre elle-même en est peut-être un peu responsable. La course a fait souffrir aussi Madère. Mais pas tellement : le chiffre total des droits est plus élevé qu'en 1620. Enfin il est, dans la seconde moitié du siècle, un signe certain de la décadence du sucre de Madère : les esclaves et

32. ANTT, Funchal : Andrade (25 mai et 5 décembre 1651) ° « Que les propriétaires qui ne veulent pas reconstruire leurs moulins les vendent. » (*cf. Ensaios Históricos*, t. II, pp. 38-39).
33. ANTT, Funchal 1146 (20 sept. 1653) : *Mandado do Conselho da Faz.ª*.
34. ANTT, Funchal 1146 (28 nov. 164) : *Mandado do Conselho da Faz.ª*.
35. ANTT, Funchal 1146 (24 mai 1657) : *Alvará de S.M.*
36. ANTT, Funchal : Andrade.
37. ANTT, Funchal 1146 (16 fév. 1662) et Andrade (4 mai 1662).
38. ANTT, Funchal : Registos da Alfândega.



en particulier les esclaves noirs ont disparu de l'île. Comme au Brésil, l'esclave est lié au sucre.

De Madère, la culture de la canne s'est répandue dès le XVe siècle dans les îles du Cap Vert et en Guinée. La production du Cap Vert est toujours restée faible : 4 000 arrobes en 1508 conte 70 000 à Madère et 20 000 aux Açores[39]. Sur la côte même du continent africain les plantations ne prendront jamais une ampleur considérable. Elles arriveront, d'ailleurs, semble-t-il, plus tardivement. Au XVIIe siècle, pendant l'invasion hollandaise du Brésil et l'occupation de Pernambouc, on proposera au roi d'Espagne et de Portugal de transformer la région d'Arda en un « nouveau Brésil ». Car « ici pousse une canne à sucre plus grosse et de plus de profit que celle du Brésil »[40]. Au fond du golfe de Guinée, l'île du Prince est déjà une productrice de sucre plus importante et plus précoce. Au début du XVIIe siècle, l'île possède cinq *engenhos.* Mais ils ne rendent pas ce qu'ils pourraient rendre, par manque d'esclaves. Seul le donataire possède un bon *engenho,* bien pourvu en main-d'œuvre. Le roi lui-même avait jadis un *engenho* mais il a été démantelé. Il est plusieurs fois question, pour le roi, de racheter l'île à son donataire. Un seul malheur : le roi n'a pas d'argent[41].

Le grand producteur de sucre, dans le golfe, est São Tomé. A la fin du XVIe siècle, sa part n'est pas négligeable sur le marché de Lisbonne. Nous le savons par la correspondance d'une maison hollandaise dans les années 1578-1579[42]. D'après ce qu'écrit son agent à Lisbonne, le sucre de São Tomé est le moins cher. Alors que celui de Madère coûte à Lisbonne 2 400 réaux et celui du Brésil 1 400, il n'en coûte que 600. Ce prix très bas est dû à l'impureté même de ce sucre. Une fois raffinés, celui de Madère est vendu 3 000 réaux l'arrobe, celui de São Tomé 3 300. Les Hollandais en achètent en payant partie comptant, partie à terme en obligations d'Etat (*divida del Rey*). Les achats sont faits directement au *contratador* de l'île, Diogo Caetano[43].

Nous avons conservé de São Tomé une description datée de 1580[44]. Tout ce qui, de l'île, n'est pas couvert d'arbres l'est d'immenses champs de cannes qui font penser « aux champs de blé de l'Alentejo ». On charge là chaque année 10 à 12 navires de sucre, soit 20 000 arrobes. En 1587, le gouvernement rappelle que le sucre de São Tomé qui paie les dizimes à la sortie de l'île ne paie à Lisbonne que les droits de sise. Il est exempt des autres droits car il n'est pas destiné à la consommation

39. *Arq. dos Açores*, vol. III, p. 201.
40. BN Madrid, 3015, nº 34-1635 : *Descripción de la Costa de Guiné y puerto de Arda.*
41. Dans Luciano Cordeiro, t. I, chap. IV.
42. *Kamper*, p. LXXIII. (*Cf. Elem. Lisboa*, vol. II, p. 366 n., 10 fév. 1579).
43. Le sucre de S. Tomé en transit à Lisbonne est en 1579 dispensé du droit de 4 % sur les marchandesis en transit (Simancas, SP 1 577 m, 9400-98). Il paiera seulement la sise (*Legislação Antiga*, p. 158).
44. BN Paris, Fonds portugais, 8 (15), nº 93, p. 278 vº, ou Gaston Sousa Dias, *Relações de Angola*, p. 95. *Cf. Bol. Soc. Geo. Lisb.*, 4e série, nº 7, p. 349.

locale mais réexporté[45]. Les *contratadores* doivent d'ailleurs, en plus des dizimes, un autre droit, celui de *treze dous*. En 1602, la récolte étant de 40 000 arrobes, l'ensemble des droits perçus en représente 11 000[46].

A São Tomé, dès le début du XVII^e siècle le recul du sucre est visible. « Jadis » on y chargeait chaque année 20 navires de 20 000 arrobes chacun; aujourd'hui 4 ou 5 navires suffisent. Car un ver s'est mis dans la canne comme à Madère[47]. En 1610, la municipalité écrit au roi que jadis tous les mois arrivaient 50 ou 60 pièces d'esclaves pour les nombreux *engenhos* et qu'aujourd'hui ceux-ci sont peu nombreux, 4 ou 5 produisant 6 000 arrobes au lieu de 12 fournissant 20 000 arrobes. Le contrat rend 5 *contos* ½ alors qu'il rendait 18 *contos*[48].

Une des causes du recul du sucre à São Tomé est la révolte des esclaves. Dès 1580, Fructuoso Ribeiro écrit au père Francisco Martins que les nègres révoltés occupent la montagne centrale de l'île, le Pic de Mocambo, dont le sommet se perd dans les nuages. Pour défendre l'île et la ville contre leurs assauts, trois capitaines se sont partagés le territoire. Les révoltés parviennent même à prendre toute l'île sauf la ville et une bande de trois lieues autour[49]. Il a dû subsister un maquis noir plus ou moins larvé pendant toute la période avec, par moments, des poussées très fortes, les nègres des moulins se soulevant et rejoignant ceux du maquis. L'année 1616 marque la fin d'un soulèvement[50]; 1617 le début d'un autre[51]. Ces révoltes ne sont pas le privilège de São Tomé. On en parle à Cacheu en 1661[52]. On en parlera au Brésil.

Aux révoltes d'esclaves s'ajoutent les attaques des Hollandais. En 1600, ils brûlent plus de 17 *engenhos*. Le 18 octobre 1616, ils apparaissent avec une quarantaine de navires devant la ville, qu'ils enlèvent[53]. Pendant l'occupation hollandaise de Pernambouc, São Tomé est conquise par les Hollandais, comme l'Angola, et comme l'Angola transformée par eux en colonie de leur Brésil (1641-1648). Guerre ou occupation, tout concourt à éloigner de l'île le commerce portugais. Et la production est de plus en plus limitée par les possibilités d'écoulement. Nombreux sont les navires anglais ou français qui, avant ou après l'occupation hollandaise, demandent au gouvernement portugais une licence pour aller chercher du sucre à São Tomé[54]. Le Conseil d'Outre-Mer accepte d'autant plus

45. *Legislação Antiga*, pp. 156-160 (15 octobre 1587).
46. AHU, S. Tomé II (3 octobre 1602) : *Consulta do C.º da Faz.ª*.
47. Luciano Cordeiro, t. I, chap. IV.
48. AHU, S. Tomé I (7 juin 1610), nº 11 : *Consulta do C.º da Faz.ª*. *Cf.* Pyrard de Laval, HS, t. III, p. 309.
49. BN Paris, Fonds portugais, 8 (15), nº 93, p. 278 vº (1580).
50. AHU, S. Tomé I (1616), n^os 22 et 23 : lettres de S. Tomé.
51. AHU, S. Tomé I (1619), nº 59 a et b : lettres de S. Tomé.
52. AHU, Cabo Verde III (18 juillet 1661) : lettre du Capitaine de Fogo (*Cf. Coll. Chron.*, p. 12, 17 juin 1620).
53. AHU, S. Tomé I (1616), n^os 22-23 : lettres de S. Tomé.
54. *Cf.* AHU, *S. Tomé* I (8 janvier 1636) : *Do C.º da Faz.ª*. Le 11 septembre 1651, le Conseil d'Outre-Mer examine le cas de Roberto Coque et João Nunes qui demandent une licence pour envoyer un navire français chercher 16 000 arrobes de sucre dans l'île parce qu'ils n'ont pu obtenir de bateau portugais (AHU, S. Tomé I). Le 11 février celui de Miguel Dantas de Bayonne qui veut obtenir le même privilège que « Stalpart et autres Français » (AHU, S. Tomé I).



volontiers que du même coup ces navires assurent le ravitaillement de l'île. Le 5 février 1653, le gouverneur écrit au roi que, pour que les navires consentent à venir prendre du sucre il faut vendre celui-ci très bon marché, 320 réaux l'arrobe par exemple, comme ce fut le cas pour les 1 000 arrobes vendues récemment à un navire français[55]. En novembre 1654, le roi apprend que sont arrivés à Hambourg deux navires chargés de sucre de São Tomé. Ils ont fait une si bonne affaire qu'ils ont éveillé chez beaucoup d'autres l'envie de faire la même chose. Le danger, c'est qu'en raffinant le mieux possible ce sucre de qualité inférieure, ils arrivent à le vendre très blanc, à la place du sucre brésilien, et qu'ils lui fassent ainsi concurrence[56]. C'est pourquoi en 1655 on rappelle l'obligation, pour les navires étrangers transportant du sucre de l'île, de repasser par Lisbonne[57]. Pour 11 000 arrobes transportées ainsi par un navire suédois et une patache, les droits perçus par le roi se sont élevés à 17 000 *cruzados* : ce qui vaut la peine[58]. Aussi la difficulté du transport subsiste-t-elle. En 1661 le Conseil d'Outre-Mer examine une lettre du gouverneur de São Tomé sur la misère de l'île par suite de la « falta de comércio ». Le gouverneur demande qu'on admette des navires des Indes de Castille, comme on les a admis déjà en Angola et au Cap Vert. Les *contratadores* de l'île n'envoient pas les navires auxquels ils sont obligés et le contrat taxe les sucres[59]. C'est seulement en 1673 qu'un *alvará* confirmera officiellement à São Tomé la liberté de son commerce, accordée pour cinq ans à l'île et à ses annexes — donc Principe — « avec les vassaux des rois, princes et états alliés à cette couronne »[60].

## GEOGRAPHIE SUCRIERE DU BRESIL

La géographie sucrière du Brésil se déduit du nombre et de l'emplacement des *engenhos de assucar*, des moulins à sucre. En 1533 apparaît le premier, celui de Martim Afonso, le gouverneur, situé dans l'île de São Vicente, non loin de la ville actuelle de Santos. A Pernambouc, le premier est construit en 1542; à Espírito Santo quatre sont en construction dès 1540. Dans le Paraïba do Sul, en 1546, Pedro de Góis installe

55. AHU, Cons. Ultramarino XV, fl. 66 (Lisbonne, 1^er septtembre 1653); AHU, S. Tomé (10 septembre 1653) : *Cons.ª do C.º U.º*.
56. AHU, S. Tomé II (12 novembre 1654) : *Cons.ª do C.º U.º*.
57. AHU, Cons. Ultramarino XV, fl. 165.
58. AHU, Cons. Ultramarino XV, fl. 165.
59. AHU, Cons. Ultramarino XVI (12 janvier 1661); AHU, S. Tomé (12 janvier 1661) : *Cons.ª do C.º U.º*.
60. *Coll. Chron.*, p. 225 (11 mars 1673); *Legislação Antiga*, pp. 308-310.

le premier moulin à eau. Mais il utilise l'énergie animale. « Deux *engenhos* à chevaux, dit-il, peuvent moudre autant qu'un bon *engenho* hydraulique ». Dans la capitainerie de Porto Seguro, le donataire, le duc d'Aveiro, en fait élever un à ses frais. A Bahia, Francisco Pereira Coutinho avait entrepris la construction de deux autres. Mais les sauvages l'ont forcé à les abandonner. Un peu plus tard, Mem de Sá, gouverneur général du Brésil, fonde le grand *engenho* de Sergipe qui, légué aux Jésuites, va devenir le plus important du Brésil. Après l'expulsion des Français de Rio de Janeiro, il y crée aussi un *engenho*. Sombart a attribué aux Juifs l'introduction de la culture de la canne au Brésil. En réalité, cette introduction est due aux donataires et aux gouverneurs généraux encouragés par le gouvernement[61].

Le Brésil présente sur les îles de l'Atlantique oriental des avantages considérables. Ici l'irrigation n'est plus nécessaire. Inutile de choisir la topographie de la plantation : on peut planter aussi bien dans les parties hautes que dans les parties basses car pas besoin d'irriguer ou même de fumer. On peut couper les cannes tous les six mois. Les terres sont riches. En 1587, à Bahia, des terres sont cultivées sans interruption depuis trente ans. Les terres basses semblent ne jamais s'épuiser. Les terres hautes donnent quatre, cinq récoltes et plus même, à la suite[62]. Les espaces sont plus vastes. Ils son neufs : on peut y organiser comme on veut la grande production, plus rentable que la petite production des îles. Les maladies n'existent pas sur ce sol vierge. La main-d'œuvre est vite abondante, indienne, puis noire. Celle-ci ne se révolte pas — du moins pas encore. Et pour les blancs, le climat est plus sain qu'à São Tomé. Voilà ce qui explique le bas prix du sucre et la victoire sucrière rapide du Brésil.

Cette victoire, le nombre croissant des *engenhos* en marque les étapes.

Au tableau ci-contre il faut ajouter d'autres chiffres douteux, car on ne sait jamais s'ils représentent uniquement des capitaineries ou s'il s'agit de régions entières.

61. Pour tout ceci *cf.* Azevedo, *Épocas*, pp. 243-244.
62. Soares de Sousa, chap. XXXIV, p. 177.

| | 1570 | 1583 - 1585 | | | | 1587 | 1629 | 1710 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Gandavo *Tratado da Terra do Brasil* | (a) P. Fernão Cardim[63] | (b) *Informacion de la provincia del Brasil para Nuestro Padre*[64] | (c) P. Anchieta 1584[65] | (d) P. Anchieta 1585 | Roberto de Azevedo[66] | *Description de la Province du Brésil*[67] | Antonil (p. 274) |
| Paraïba do Norte | | | | | | | 24 | |
| Itamaraca | 1 | | | | | | 18 | |
| Pernambouc | 23 | 66 | 66 | 60 | 66 | | 150 | 246 |
| Bahia | 18 | 36 | 46 | 40 | 46 | | 80 | 146 |
| Ilheos | 8 | 3 | 6 | 6 (?) | 6 | 3 | 4 | |
| Porto Seguro | 5 | 1 | | 2 ou 3 | 6 | 1 | | |
| Espírito Santo | 1 | 6 | 6 | 4 ou 5 | 6 | 6 | 8 | |
| Rio de Janeiro | | 3 | 3 | | | 3 | 60 | 136 |
| São Vicente | 4 | | 4 | | 4 | 6 | 2 | |
| Santo Amaro | | | | | | 1 | | |
| Total | 60 | 115 | 131 | 113 (?) | 128 | 20 | 346 | 528 |

* Pour les notes, voir page suivante. Pour le Paraïba do Sul, Lúcio de Azevedo signale 1 *engenho* en 1546 (*Épocas*, p. 243).

Selon Leite[68], Pernambouc aurait eu en 1584 76 *engenhos*. En 1587, Gabriel Soares de Sousa[69] indique pour Bahia 36 *engenhos*, dont 21 à eau, 15 à bœufs, 4 en construction et 8 *casas de meles*. Pour 1591, Abreu de Brito avance le chiffre de 63 *engenhos* à Pernambouc[70]. Les chiffres de 120 et de 200 *engenhos* donnés respectivement par Porto Seguro et Rocha Pombo pour l'année 1600 doivent être rejetés faute de base sérieuse[71]. Il en est de même pour les 400 *engenhos* qu'indique Pyrard de Laval pour 1610, nombre qui paraît trop élevé[72]. Faut-il placer, avec Simonsen, vers cette même date les 230 *engenhos* de Frei Vicente de Salvador[73], dont 18 ou 20 respectivement à Paraïba et à Itamaraca, 100 à Pernambouc, 50 à Bahia et 40 à Rio de Janeiro ?

Pour 1612, nous disposons du nombre d'*engenhos* du Nord-Est[74] auquel il faut ajouter celui des capitaineries d'Espírito Santo, de Rio de Janeiro et de São Vicente :

| | |
|---|---|
| Rio Grande | 1 |
| Paraïba | 12 |
| Itamaraca | 10 |
| Pernambouc | 90 |
| Sergipe d'El Rey | 1 |
| Bahia | 50 |
| Ilheos | 5 |
| Porto Seguro | 1 |

Au total, 170 *engenhos*. En 1628, le Brésil aurait disposé de 235 *engenhos* sans compter ceux du Maranhão (2 d'après Matias de Albuquerque, 5 selon Gédéon Morris de Jonge)[75]. Ces chiffres paraissent faibles : ils n'auraient pratiquement subi aucune modification en vingt ans. En 1639, 120 moulins fonctionnent sur les 166 que possède le Brésil hollandais[76]. A la même date, la capitainerie de Rio en avait 110[77]. Les renseignements nous manquent après 1640. Cependant pour 1645, António Vieira indique 200 *engenhos* et Gaspar Dias Ferreira 300, sans compter le Brésil hollandais[78].

63. Cardim, *Tratados...*, pp. 255, 262, 265, 282, 291, 304, 308.
64. Evora, CXVI/1-33, fl. 37.
65. Anchieta, pp. 318-319.
66. *Saudades da Terra*, notes p. 655.
67. BN Madrid, Ms. 3015, f. 1-31 (30 septembre 1629).
68. *História da Companhia de Jesus*, t. I, p. 494.
69. Page 150.
70. Pages XIV et 57.
71. *Cf.* Simonsen, t. I, tableau, p. 170.
72. Id., *ibid.*
73. Id., *ibid.*
74. Dans *Rezão do Estado do Brasil*, publié par E. Sluiter, dans *HAHR* (novembre 1494).
75. Selon Frei Luís de Sousa, *Notas para os Anais de D. João III*; cité par Lúcio de Azevedo, *Épocas*, p. 248.
76. Van der Dussen, p. 80
77. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol., Sup. I, p. 172.



Si nous admettons que toutes ces indications se rapportent à des régions géographiques et non aux capitaineries, le nombre des *engenhos* se trouve multiplié par 8,8 donc presque décuplé entre 1570 et 1710. C'est le résultat d'un développement lent et progressif, surtout sensible dans la première moitié du XVIIe siècle, et même avant 1630. Les reculs de longue durée — la guerre hollandaise mise à part — n'existent pas, et le chiffre donné par Pyrard de Laval pour 1610 semble un peu fantaisiste. Pour la commodité du raisonnement on pourrait résumer l'évolution ainsi :

| | |
|---|---|
| 1570 | 60 *engenhos* |
| 1585 | 130 » |
| 1610 | 230 » |
| 1629 | 346 » |
| 1645 | 300 » |
| 1710 | 528 » |

Attachons-nous de façon précise à la répartition géographique de ces *engenhos*. Nous pouvons d'abord étudier l'importance relative des différentes régions du Brésil dans la production. Groupons les moulins en trois régions :

- la région du Sud; capitaineries de São Vicente, Rio de Janeiro, Espírito Santo;
- la région du Centre; capitaineries de Porto Seguro, Ilhéus, Bahia, Sergipe d'El Rei. La frontière Nord est représentée par le cours inférieur du São Francisco;
- la région du Nord, au Nord du São Francisco.

Laissons de côté le Maranhão qui représente un phénomène particulier et tardif. Nous pouvons dresser le tableau évolutif suivant :

| *Années* | *Sud* | *Centre* | *Nord* |
|---|---|---|---|
| 1570 | 5 | 31 | 24 |
| 1583 | 13 | 52 | 66 |
| 1610 | 40 | 50 | 140 |
| 1629 | 70 | 84 | 192 |
| 1710 | 136 | 146 | 246 |

78. *Cf. Simonsen*, t. I, tableau, p. 170. *Cf. Rev. Inst. Bahia*, n° 32 (avril 1887), pp. 89 et suiv.

Les conclusions sont aisées à tirer. En valeurs absolues, le Nord remplace très vite le Centre comme première région productrice. En valeurs relatives, c'est le Sud qui profite le plus de la poussée du XVIIe siècle. Entre 1570 et 1629 le nombre des *engenhos* du Sud est multiplié par 14, celui du Centre, par 2,7 et celui du Nord, par 8.

Entre 1629 et 1710 le nombre des *engenhos* du Sud est multiplié par 1,9, celui du Centre, par 1,7 et celui du Nord, par 1,3.

Donc, grande poussée du Nord et du Sud avant l'invasion hollandaise; ensuite, le Centre gagne moins que le Sud mais plus que le Nord.

Dans chaque région, quelle a été l'importance respective de la capitainerie centrale et des capitaineries adjacentes ? De ce point de vue, le Sud présente une évolution particulière par le déplacement du centre de gravité de São Vicente à Rio, entre 1583 et 1623. Le rôle de Bahia dans le Centre et de Recife dans le Nord peut être représenté par le rapport du nombre de leurs moulins au nombre total des moulins de la région.

| *Années* | *Bahia* | *Pernambouc* |
|---|---|---|
| 1570 | 18/31 | 23/24 |
| 1583 | 46/52 | 66/66 |
| 1610 | 50/57 | 90/113 |
| 1629 | 80/84 | 150/192 |

Une fois de plus, la conclusion est claire : alors qu'à Bahia on va de la dispersion à la concentration, à Pernambouc, on va de la concentration à la dispersion. Pour Bahia, nous avons un témoignage qui semble prouver que le phénomène se poursuit après 1630. En 1645, le facteur du bois-brésil à Porto Seguro signale la décadence de la production sucrière dans cette capitainerie : jadis elle possédait 18 *engenhos*; aujourd'hui elle n'a plus que 100 habitants. C'est que les Indiens tuent les Blancs et détruisent les *engenhos*[79]. Les raisons de sécurité ne sont donc pas négligeables. Mais si la croissance de la région de Bahia avait été plus forte, peut-être serait-on passé sur ces raisons, comme à Pernambouc ? Bien que, dans le Nord, la satisfaction d'être loin du pouvoir central — hollandais — ait, sans doute, joué quelque rôle.

On peut enfin essayer de situer géographiquement une partie au moins des moulins à l'intérieur de quelques capitaineries.

79. AHU, Cons. Ultramarino XIII, f. 275 (28 novembre 1645). Le sucre d'Ilhéus est considéré comme inférieur à celui de Bahia. Par exemple en 1596 le premier est vendu 770 réaux l'arrobe, le second 900 réaux (sucre blanc). Londres, PRO, SP 9/104 : comptes du marchand Miguel Dias de Santiago.



Comparons, par exemple, les *engenhos* de Bahia en 1587 et 1662. Faisons en 1587, avec Gabriel Soares de Sousa, le tour du Recôncavo dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre en partant de Salvador[80]. Nous trouvons successivement : les quatre *engenhos* du rio Pirajà[81]; entre le rio Pirajà et le rio Matoim, deux *engenhos*[82]; sur le rio Matoim, cinq *engenhos*[83]; de l'estuaire de Matoim à l'estuaire de Mataripe, six *engenhos* et deux *casas de meles*[84]; de l'estuaire de Mataripe à la pointe de Marapé, près du rio Sergipe, six *engenhos*[85]; sur l'embouchure du rio Paraguaçu, cinq *engenhos* et deux *casas de meles*[86]; du rio Paraguaçu à l'embouchure du Jaguaripe, trois *engenhos* et *une casa de meles*[87]; de l'embouchure du Jaguaripe à celle du rio de Una, deux *engenhos*[88]; du rio Una jusqu'à Tinharé et sur l'île Taparica, deux *engenhos* également[89].
Au total 35 *engenhos* et 6 *casas de meles* et non 8 comme le prétend Soares lui-même.

Comparons cette liste à celle donnée par le *Provedor Mor*, le 23 mai 1662, en annexe de sa lettre au roi sur la nécessité de ne pas

80. Pages 130-150.

81. L'*engenho* de S. M. qui donne 650 arrobes de sucre blanc par an; l'*engenho* de Diogo da Rocha de Sá, dans l'intérieur, sur une rivière, mais qu'on peut rattacher au groupe du rio Pirajá. L'*engenho* de João de Barros Cardoso — et non loin de lui la *casa de coser meles, engenho* sans purgerie, d'António Nunes Reimão. L'*engenho* de D.ª Leonor Soares, veuve de Simão da Gama de Andrade.

82. L'*engenho* à bœufs de l'espagnol Francisco de Aguilar, près du port de Paripe; l'*engenho* à bœufs de Vasco Rodrigues Lobato, à « 500 brasses » à l'intérieur.

83. L'*engenho* de Paripe du marchand Baltazar Pereira et qui a appartenu jadis à Alfonso de Torres; l'*engenho* à bœufs de Gaspar Dias Barbosa; l'*engenho* de Sebastião da Ponte sur la rivière Cotegipe (l'île Jorge de Magalhães est toute couverte de cannes à sucre); l'*engenho* de Sebastião de Faria sur la rivière Aratú; l'*engenho* à bœufs de Jorge Antunes, à une lieue de l'embouchure de la rivière Carnaibuçú.

84. Un autre *engenho* à bœufs de Sebastião de Faria; l'*engenho* à bœufs de Christovão de Barros, dans l'anse de Pacarecanga; l'*engenho* à bœufs de Tristão Rodrigo; l'*engenho* à bœufs de Luís Gonçalves Varejão; la *casa de meles* de Marcos da Costa; l'*engenho* à eau de Tomás Alegre; l'*engenho* de Miguel Baptista; la *casa de meles* du marchand João Adrião.

85. L'*engenho* à bœufs de Martim Carvalho; l'*engenho* à bœufs d'André Fernandes Margalho; l'*engenho* à bœufs de Belchior Dias Porcalho; l'*engenho* à bœufs d'António da Costa. De la pointe de Marapé à l'embouchure du Paraguaçu : l'*engenho*, en ruines, d'António Dias Adorno; l'*engenho* de Mem de Sá qui appartient, en 1587, à son gendre le comte de Linhares.

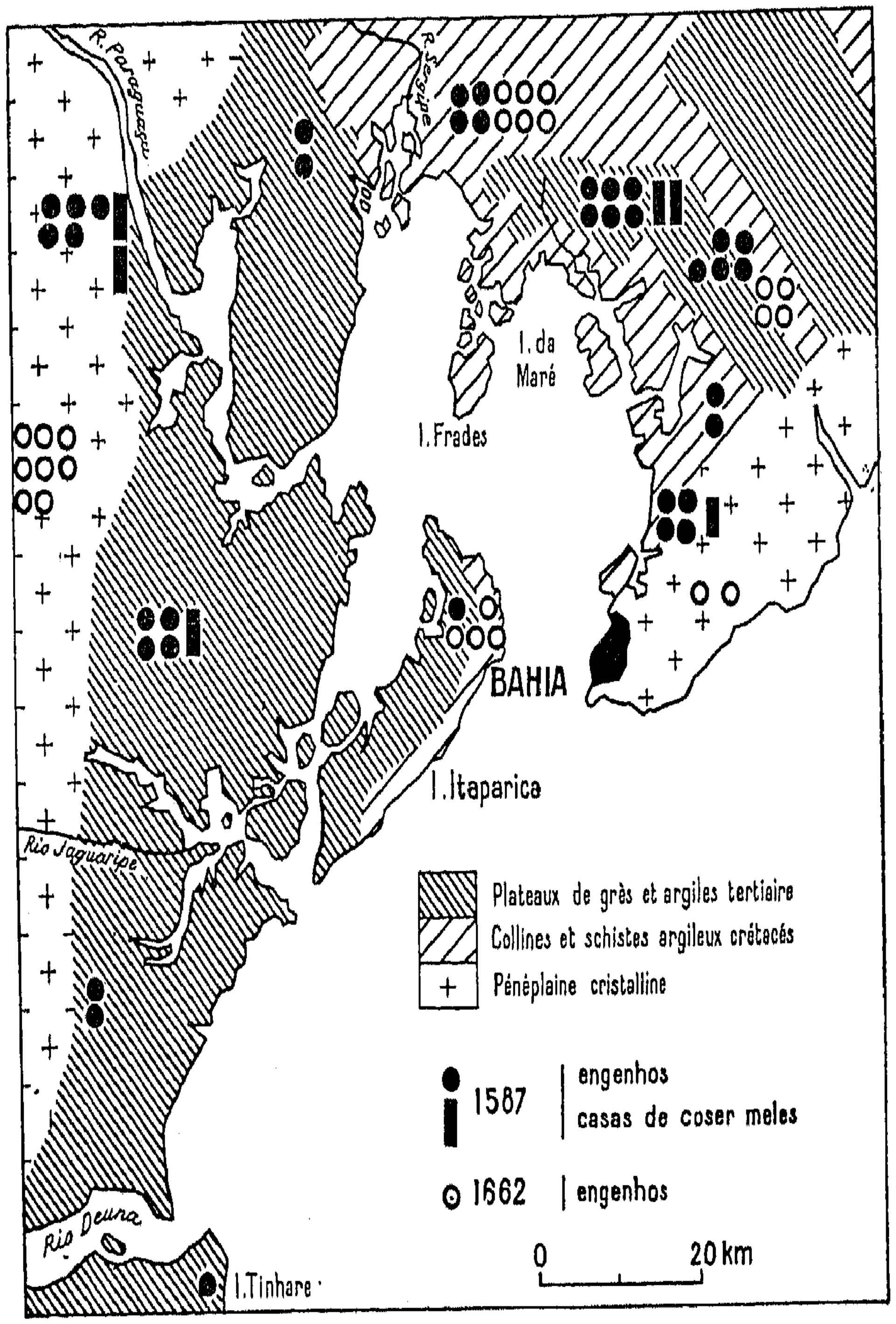
86. La *casa de meles* d'António Peneda; l'*engenho* d'António Lopes Ulhoa; la *casa de meles* d'António Rodrigues; l'*engenho* de João de Brito de Almeida; l'*engenho* à eau de Rodrigo Martins; l'*engenho* de Lopo Fernandes; l'*engenho* des héritiers d'António Adorno.

87. L'*engenho* à eau de Fernão Cabral de Ataíde; la *casa de meles* de Gaspar de Freitas; les deux *engenhos* de Diogo Correa de Sande; l'*engenho* de Gabriel Soares de Sousa.

88. L'*engenho* de Gabriel Torres; l'*engenho* à eau de Sebastião da Ponte.

89. L'*engenho* de Fernão Rodrigues de Sousa; l'*engenho* à bœufs de Gaspar Pacheco.

**Engenhos de la Capitainerie de Bahia**




construire d'*engenhos* près de la mer[90]. Il n'y a plus que 24 des anciens *engenhos* mais, par contre, 10 nouveaux. Sur les 24, 14 sont hydrauliques, 10 sont des *engenhos* à bœufs — « trapiches » —. Retrouvous-nous les mêmes noms de propriétaires qu'en 1587 ?

Entre le Jaguaripe et le Paraguaçu nous retrouvons les 4 moulins à eau de 1587. Cependant, Diogo Correa de Sande — ou son fils — n'a plus qu'un *engenho*. Par contre nouvel *engenho* — peut-être l'autre — à un certain António Ribeira.



Dans l'île de Taparica, au lieu d'un *engenho* nous en trouvons 4 : 2 à eau et 2 *trapiches*. L'un d'eux appartient à Sebastião Pacheco de Castro, sans doute le successeur de Gaspar Pacheco de 1587; il s'agit d'ailleurs, en 1587 comme en 1662, d'un *trapiche*.

Il faut, en 1662, rattacher aux moulins d'entre Jaguaripe et Paraguaçu, celui à eau de Pirajuia, appartenant à Baltazar Aranha — et ceux à eau du rio de Pezo : celui de la Cascade (« Cachoeira ») appartenant à Alvaro Rodrigues — et celui de Capanema appartenant à Diogo Ranbel.

Autour de Sergipe do Conde, c'est-à-dire de la pointe de Marapé à l'estuaire de Mataripe il y a désormais 5 *trapiches* et non plus 4. Les propriétaires ont changé. Ce sont Felipe Barbosa, Duarte Lopes Soeiro, Maribundo, Estêvão Pereira et António de Negreiros. Dans le même secteur nous plaçons l'*engenho* de Santo Estêvão.

A Passé et dans l'île de Maré, entre l'estuaire de Mataripe et celui de Matoim et à Matoim et Praia Grande, la région où il y a le plus d'*engenhos* en 1587, soit 13, nous n'en trouvons plus que 4, un à eau, à Francesco Lopes Franco et 3 *trapiches*, ceux de Cosme de Sá Peixoto, de Simão Dias do Porto et de Rafael Barbosa. Enfin près du rio Pirajà nous trouvons deux *engenhos* au lieu des 4 de 1587.

Il faut ajouter les nouveaux *engenhos* en projet ou en construction, petits moulins ou *moidinhas*, en tout 10, dont 7 à eau et 3 *trapiches*[91].

En conclusion, plus on va vers le Sud-Ouest et vers la mer, plus le nombre des moulins augmente entre 1587 et 1662. Et la région de Sergipe do Conde subit une poussée particulière, en flèche. La première de ces conclusions peut s'expliquer par l'usure des sols aux approches immédiates de la ville même de Salvador. Mais surtout elle est en rapport avec la politique royale du moment : interdire les constructions d'*engenhos* nouveaux parce que les anciens sont déjà trop nombreux, tout en permettant cependant la construction des *engenhos* assez loin dans l'intérieur pour éviter de longs transports de cannes. La seconde conclusion augmente l'intérêt que nous pouvions déjà avoir pour l'étude du plus connu de ces *engenhos*, le fameux *engenho* jésuite de Sergipe do Conde.

Dans l'ensemble, en 1587 comme en 1662, la situation des *engenhos* dépend, c'est évident, de la nature géologique du sous-sol bahianais. Tous se trouvent sur les collines de schistes argileux cretacés qui bordent le Recôncavo. Nous n'en trouvons pas dans l'immense presqu'île qui se trouve à l'Est du Paraguaçu — pas plus que dans la région située au Sud de cette presqu'île. C'est qu'il y a là des plateaux de grès tertiaires beaucoup moins fertiles.

---

90. AHU, Bahia IX.
91. A Taparica, la *moidinha* d'António de Sá Dória; à Paraguaçu, le *trapiche* de Diogo de Aragão Pereira; dans la *mata*, l'intérieur, la forêt, deux *moidinhas*, celle de Francisco Rodrigues et celle de Brás Rabello; a Sergipe do Conde, la *moidinha* de Cosme de Sá, celle de Francisco Xil, les deux d'António Lopes Seixo et deux autres « nos *matos* de Guaragai e Pernamexim ».

La capitainerie de Pernambouc est la mieux connue avec celle de Bahia. Cependant nous ne connaissons la répartition géographique de ses *engenhos* qu'au moment de l'invasion hollandaise, grâce aux mémoires et rapports laissés par des Hollandais. Le professeur Gonçalves de Mello a dressé un tableau des différentes statistiques connues [92].

| *Paroisses* | *Verdonck* (1630) | *B. Disc.* (1638) | *Schott* (1636) | *Dussen* (1639) |
|---|---|---|---|---|
| Alagoas : | | | | |
| Sud ............... | 5 ou 6 | 3 | 3 | 3 |
| Nord ............ | | 3 | 3 | 3 |
| Porto Calvo ......... | 7 ou 8 | 9 | 9 | 10 |
| Serinhaém ............ | 16 ou 18 | 17 | 17 | 17 |
| Olinda : | | | | |
| Ipojuca ......... | 13 ou 14 | 12 | 12 | 14 |
| Cabo ............... | 20 ou plus | 16 | 17 | 16 |
| Jabotão ......... | 11 ou 12 | 9 | 9 | 9 |
| Muribeca ......... | | 8 | 8 | 10 |
| Várzea ............ | 13 ou 14 | 14 | 15 | 21 |
| São Lourenço ... | 7 ou 8 | 7 | 8 | 8 |
| Paratibé ......... | 2 ou 3 | 1 | — | — |
| Iguarassu ............... | 5 ou 6 | 7 | 8 | 10 |
| Totaux ...... | 99 ou 109 | 106 | 109 | 121 |

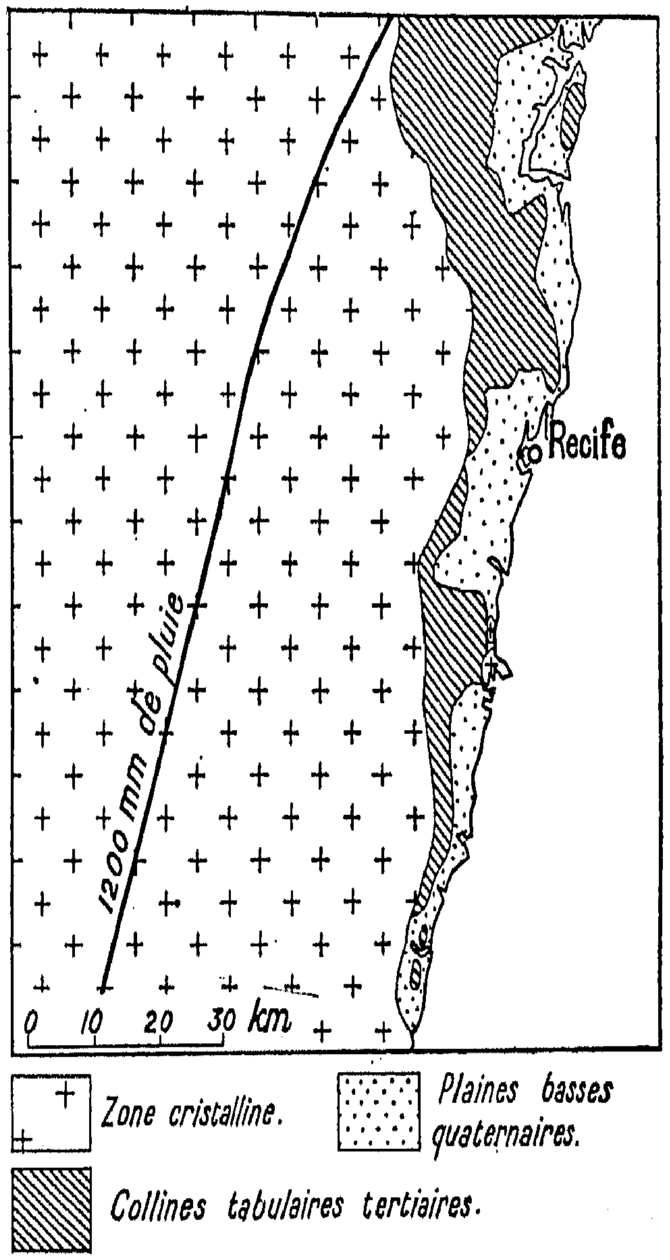
92. Van der Dussen, p. 63, note.



Ce tableau peut s'expliquer en partie par la carte géologique de la région.

**La région de Pernambouc**

(D'après Branner, reproduit dans *G.U.*, p. 102)



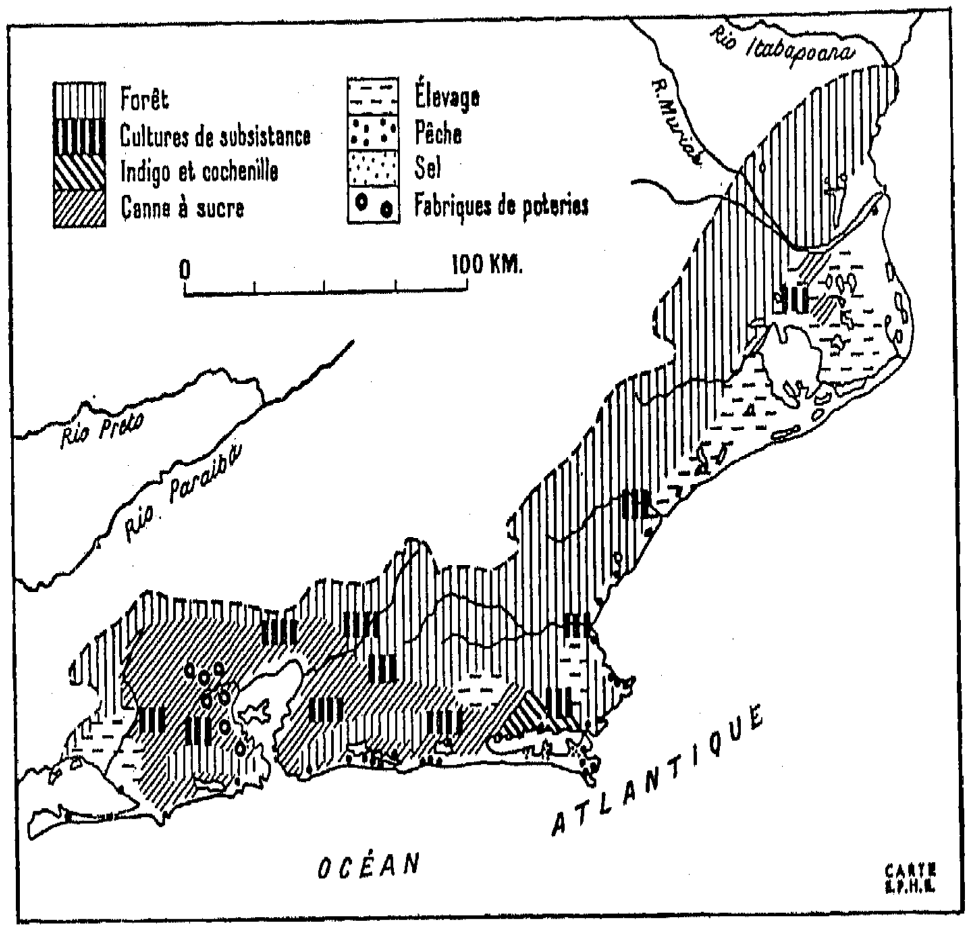

**(D'après Branner, reproduit dans G. U. p. 102).**

La zone quaternaire et tertiaire s'amincit à mesure qu'on va vers le Sud. Et le nombre des *engenhos* diminue dans la même direction. Notons, en passant, l'importance équivalente des 3 ou 4 paroisses immédiatement au Sud de Recife (Ipojuca, Cabo, Jabotão et Muribeca) et celle, exceptionnelle, de la *várzea*, la plaine alluviale autour de Recife.

Nous pouvons, d'après Van der Dussen, calculer le nombre de paroisses et d'*engenhos* par paroisse des capitaineries situées au Nord de Pernambouc :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Itamaraca | | 23 *engenhos* | |
| dont : | Goiana | 9 | » |
| | Albiai | 6 | » |
| | São Lourenço de Tejucupapo | 2 | » |
| | Araripe | 6 | » |
| Paraïba | | 18 | » |
| Rio Grande | | 2 | » |

Mais, selon Herckmans, la capitainerie de Paraïba a 19 *engenhos*, dont 9 au Sud et 10 au Nord du fleuve[93]. Il faut y ajouter deux *engenhos* tombés en ruines sur le rio Gramame et deux autres victimes de la guerre luso-hollandaise, l'un sur le rio Mirery, l'autre sur le rio Camaratuba.




**Baixada Fluminense**
**L'occupation du sol du début du XVIIe au milieu du XVIIIe siècle**

(D'après Renato da Silveira Mendes)

93. *Descripção geral da Capitania da Parahyba* publié dans *Rev. Inst. Hist. Pernamb.*, n° 31, pp. 239-288, texte du 31 juillet 1639.



Nous sommes beaucoup moins renseignés sur la disposition des *engenhos*, et donc des plantations de canne à sucre, dans la capitainerie de Rio. Cependant la carte dressée par Renato da Silveira Mendes éclaire beaucoup le problème. Elle montre qu'autour de la baie de Rio comme à Pernambouc et à Bahia, les zones sucrières correspondaient à la *mata* naturelle, mangée lentement par les plantations.

## LA CULTURE DE LA CANNE ET LE FONCTIONNEMENT DE L'*ENGENHO*[94]

Les champs de cannes occupent donc surtout les terrains tertiaires qui correspondent à des sols plus ou moins fertiles. Ce sont, par ordre de préférence, le *massapé* ou terre noire; les *salões* ou terres rouges, généralement recouvertes d'une fine pellicule latéritique; les *areiscas*, mélange de sable et de terre rouge et que l'on préfère réserver aux cultures vivrières, manioc et légumes; les *apicus*, sols de dépôts laissés par la mer quand elle se retire; les *terras de areia* ou terres blanches, sablonneuses et peu utilisables[95]. Le *massapé*, argile excellente, a fait la richesse du Brésil. « Elle a de la profondeur. C'est une terre douce mais ferme » écrit Gilberto Freyre qui en chante la force et la poésie[96].

Ces terres se fatiguent plus ou moins, selon leur qualité et leur position. Les terres hautes s'épuisent plus vite que les *várzeas*, les terres basses. Leur valeur tient aussi à d'autres éléments : la proximité d'un cours d'eau pour le transport et le moulin; celle d'un bois pour alimenter les feux; la protection plus ou moins facile contre les Indiens sauvages; le voisinage de la route, de la ville ou du port; l'existence de bons pâturages, surtout si le moulin est à bœufs, *trapiche*.

Le régime de la propriété repose sur la *sesmaria*, concession accordée par le capitaine-donataire à qui le concessionnaire devra payer régulièremen les redizimes. Cette *sesmaria* est généralement devenue une grande exploitation dont le centre est l'*engenho de assucar*, propriété de l'héritier de la *sesmaria*, le *senhor de engenho*. En réalité, il ne cultive directement qu'une partie des terres et fait cultiver le reste par des « colons », des *lavradores*, fermiers liés par des baux de 9 ou 18 ans avec obligation de laisser, en quittant, une certaine proportion de la surface affermée plantée en cannes. Le contrat de bail est écrit et prévoit toutes sortes de garanties pour la terre. La superficie est calculée en *tarefas*. Une *tarefa* c'est la surface plantée en cannes nécessaire pour alimenter un *engenho* pendant une journée, soit une trentaine de charretées de cannes

94. Nous tenons compte, dans cette seconde édition, de l'édition critique d'Antonil par Andrée Mansuy (voir notre bibliographie). La traduction, par elle, des termes techniques brésiliens en termes techniques des Antilles françaises a été, en principe, adoptée par nous.
95. Antonil, p. 149.
96. *Nordeste*, pp. 37-38.

pour un moulin à bœufs et une quarantaine pour un moulin à eau. Antonil nous donne le chiffre précis de 24 charretées, chacune ayant 8 palmes de haut et 7 de large, transportant donc au maximum 150 fagots de cannes, ce qui correspond à une surface de 30 brasses carrées [97]. Van der Dussen nous a laissé une idée assez précise du nombre de *tarefas* cultivées par un *lavrador* de Pernambouc : il varie entre 3 et 40; il est, en général, inférieur à celui cultivé par le *senhor de engenho* en faire valoir direct, le *partido da fazenda*. Le nombre total de *tarefas* cultivées par tous les *lavradores* d'un *engenho* descend rarement en-dessous de 50, se maintient généralement autour de 100, dépasse difficilement 160. Le nombre de *lavradores* par *engenho* ne dépasse pas 8 et peut descendre à 2. L'*engenho* d'Alinbero, dans la paroisse de Muribeca n'a, vers 1640, que 3 *lavradores* pour 130 *tarefas* — soit trois lots de 50, 40 et 40 *tarefas* [98].

Le fermage n'est pas le seul système de contrat entre le maître de moulin et les planteurs ou *lavradores*. Ceux-ci peuvent aussi être des métayers ou des petits propriétaires. Dans ce dernier cas le maître de moulin peut donner au planteur une certaine somme d'argent en échange de l'obligation pour celui-ci de faire moudre sa canne dans son moulin et de lui abandonner la moitié de la récolte [99].

Les espèces de cannes plantées ont été apportées de l'Atlantique oriental. Cependant, il existe une espèce indigène, la *tacoara*, de la famille des graminées (*chusquea gaudichaudii*). L'étymologie du mot tupi est *tâ-quara*, perche trouée. Fernão Cardim précise qu'il en existe de plusieurs qualités [100].

Avant la plantation, le sol est défriché et brûlé. Puis les esclaves y tracent des sillons, profonds d'une palme et demie et larges de deux, avec un talus entre eux pour qu'en naissant la canne ne soit pas étouffée. Les bourgeons sont plantés debout; ou bien des morceaux de cannes de 3 ou 4 palmes de longueur sont étendus sur le sol, puis recouverts d'un peu de terre pour les faire bourgeonner.

Autour de Bahia, sur les hautes terres, la canne se plante fin février ou début mars et jusqu'à fin mai. Dans les basses terres, elle se plante aussi en juillet et août et même au début de septembre. Toute canne, du moment qu'elle n'est pas sèche ou malade ou de tige trop petite, peut servir pour la plantation. Si la terre est neuve et forte, la canne pousse très luxuriante : c'est la canne sauvage (*cana brava*) : la première ou la deuxième fois qu'on la coupe elle ne donne pas un bon sucre car elle a trop d'eau. Certaines atteignent 7, 8 et 9 palmes de hauteur et dépassent la hauteur moyenne du champ de cannes [101].

97. Antonil, p. 162. *Tarefa* se dit « tâche » aux Antilles et charretée se dit « cabrouet ».

98. Van der Dussen, pp. 31 et suiv. Nous gardons l'expression consacrée de « maître de moulin » malgré la traduction « antillaise » d'A. Mansuy qui parle d'habitation et de « maître d'habitation ».

99. St. Schwartz dans Alden, *Colonial Roots* ...; Antonil, pp. 94-95, 146-147.

100. F. Cardim, p. 69.

101. Antonil, pp. 153-155.



La meilleure canne a une tige longue et lisse. Un tige petite est un signe de sécheresse ou de froid. Si une tige est barbue c'est qu'elle a été mal nettoyée. Il faut nettoyer les cannes après la taille ou quand l'herbe a poussé autour, ce qui est fréquent pendant la saison des pluies. Les nettoyages les plus nécessaires sont les premiers, ceux que l'on fait pour que la canne puisse croître et que les herbes ne l'étouffent pas. Une certaine taille acquise, la canne les craint moins. Les cannes plantées sur les talus sont plus lisses que celles qui poussent dans les creux.

Les souches servent, elles aussi, à la plantation. Si elles ne sont pas tuées par le froid ou la sécheresse et si elles sont laissées dans le sol, elles bourgeonnent et peuvent ainsi rénover le champ de cannes pour 5 ou 6 ans et plus. Avec l'épuisement du sol, la souche perd de sa vigueur et, après 6 ou 7 ans, la canne s'affaiblit et se flétrit facilement. Il faut donc planter la canne de telle façon qu'il y ait une partie des souches plus jeunes que les autres et qu'ainsi le champ de cannes se renouvelle perpétuellement [102].

Les ennemis de la canne sont les pluies excessives et les sécheresses. A Bahia, il faut de la pluie en octobre, novembre, décembre et février [103]. Autres ennemis : les animaux qui viennent manger les pousses. Un certain Lopo Gage da Camara demande au Conseil d'Outre-Mer, en 1665, un réglement lui permettant d'empêcher le passage de troupeaux sur les terres de son moulin [104].

Quand vient la moisson la canne est coupée et transportée à l'*engenho* qui commence à tourner — au début d'août, dans le Reconcavo. Une fois coupée, la canne ne doit pas attendre pour être broyée, sinon elle se dessèche. Aussi le *senhor de engenho* doit-il avertir le *lavrador* des jours où celui-ci pourra apporter ses cannes au moulin. La moisson est faite par les esclaves : les hommes coupent, les femmes lient les bottes. Chaque botte contient 12 cannes. Chaque esclave doit couper par jour 350 bottes : chaque femme doit en lier autant, à l'aide des bourgeons. C'est une tâche fixe : quand elle est finie, les esclaves peuvent se reposer, alors que le nettoyage des cannes se fait sans arrêt du soleil levant au soleil couchant. La faucille sert à couper les cannes et à en enlever les feuilles qui sont brûlées à l'aube ou la nuit quand le vent s'est calmé, et les bourgeons que l'on donne à manger aux bœufs.

La coupe de la canne et son transport jusqu'au port, sont à la charge du fermier. Au port, la barque du *senhor de engenho* la reçoit et la transporte par mer jusqu'à l'*engenho*. Si celui-ci est à l'intérieur des terres, tout le transport par terre est au compte du fermier. Il faut habituer progressivement les bœufs à tirer les chariots de cannes. Sinon ils s'épuisent vite, surtout s'ils arrivent de l'intérieur, fatigués par le chemin qu'ils ont parcouru [105].

102. Antonil, pp. 155-157.

103. Antonil, pp. 159-160.

104. AHU, Inventaire Rio, nos 1033-34 (Lisbonne, 8 juin 1665).

105. Antonil, pp. 161-167.

Il est assez difficile de classer les différentes catégories d'*engenhos*. On oppose, en général, le grand *engenho* hydraulique dit *engenho* royal à l'*engenho* à bœufs ou *trapiche*. On oppose aussi aux grands *engenhos* les *engenhocas* ou *engenhos bangués* ou *moidinhas*. Ces termes apparaissent dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle. Surtout la technique de l'*engenho* a progressé. Au fur et à mesure, elle crée de nouveaux types mais laisse subsister les anciens [106]. Au XVI<sup>e</sup> siècle, si l'on en croit Frei Vicente do Salvador, on a dû utiliser le pilon et surtout la double meule à axes horizontaux, placés l'un sur l'autre et entraînés par un volant — *bolandeira* — que font tourner des bœufs, des chevaux ou l'eau de la rivière. Après les meules, la canne passait par une autre machine formée de deux ou trois *gangorras*, c'est-à-dire des rouleaux assez longs et plus gros que des tonneaux. C'était une sorte de second moulin qui exprimait de la canne le reste de son jus. Le jus était alors cuit à la manière déjà racontée par Landi pour Madère.

La première grande transformation technique date des années 1608-1612. Un prêtre espagnol l'apporte du Pérou. Elle consiste à remplacer les deux meules horizontales par trois meules verticales. Désormais les *gangorras* deviennent inutiles. Le travail est plus rapide, mieux fait et l'installation coûte mois cher. Frei Vicente donne un dessin représentant les nouveaux cylindres verticaux. Malheureusement, il est perdu. D'autres dessins, un peu postérieurs, en donnent une idée. Par exemple pour les *trapiches*, celui reproduit par Pison dans son « *De Indiae utriusque re naturali et medica* » [107], et, pour les moulins à eau, celui de Koster en 1816 dans ses « *Travels in Brazil* » [108]. Mais surtout celui de 1613 conservé à la Ajuda et réalisé par des pères jésuites [109]. C'est seulement au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle que ces cylindres verticaux, ces *palitos*, seront remplacés par des cylindres horizontaux inventés par l'ingénieur Leandro Guimarães qui perfectionne aussi les roues hydrauliques.

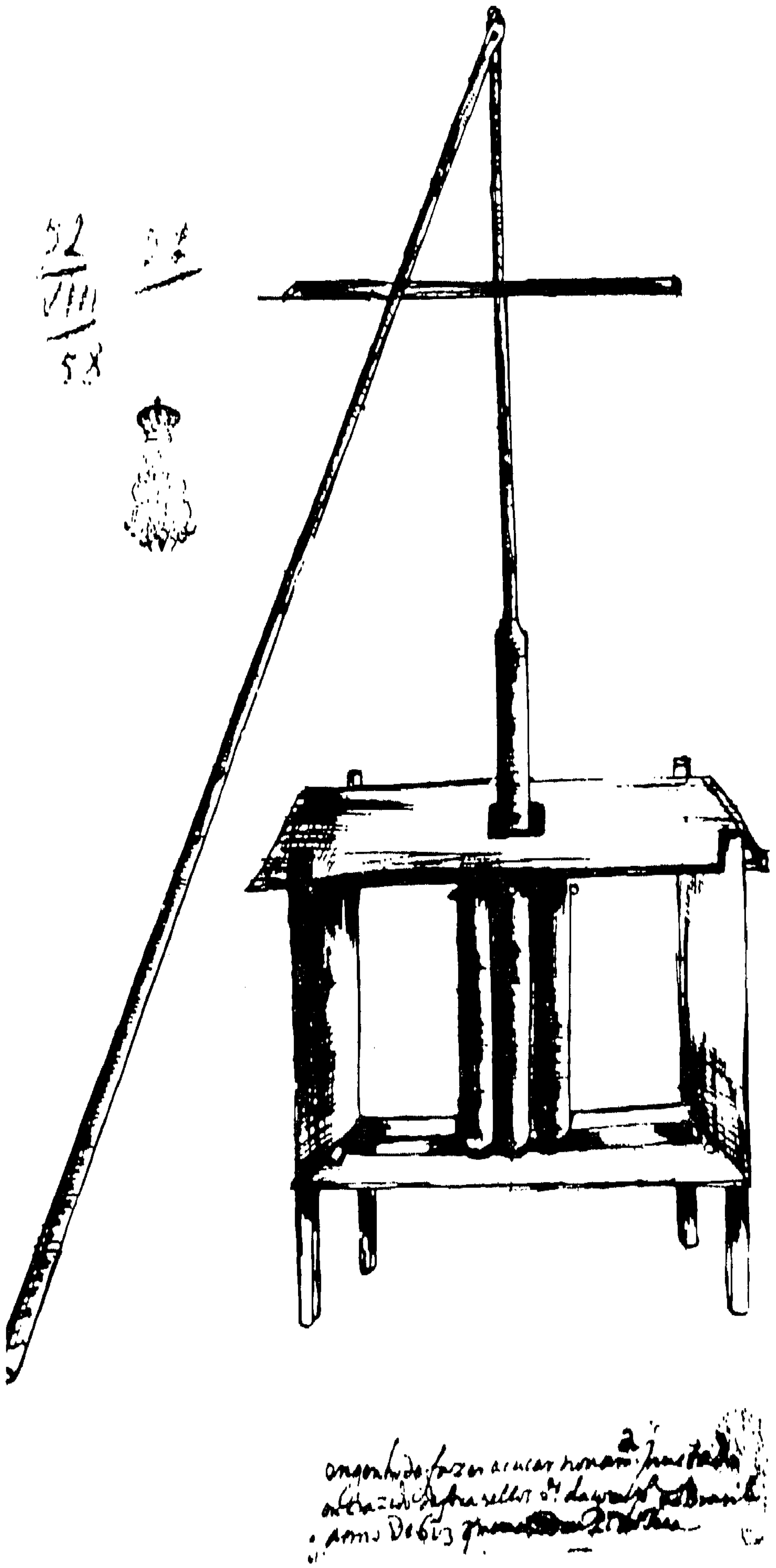
Cependant durant tout le XVII<sup>e</sup> siècle subsistent à la fois l'ancien et le nouveau types d'*engenhos*. Témoins les expressions que l'on rencontre souvent d'*engenho* et *moendas* de *três paus* ou de *duas moendas* : on éprouve le besoin de préciser le type. Il semble d'ailleurs qu'au début, l'administration ait manifesté quelque méfiance à l'égard des nouveaux moulins [110].

Les documents signalent encore deux grands progrès techniques antérieurs à 1670. Le premier ne concerne pas le broyage de la canne, mais la cuisson du jus. En 1656, on invente un nouveau type de foyer

---

106. Salvador, Livre IV, chap. 47 : *Da nova invenção de Engenhos de assucar que neste tempo se fez*, pp. 420 et suiv.
107. Amsterdam, 1658.
108. Londres, 1816.
109. BA *Inventaire*, n° 361 : *Desenho do engenho de fazer açucar novamente pintado ou trasido de fora pelos padres da Companhia de Jesus no Brasil ano de 1613 e enviado por Pedro da Fonseca.*
110. AHU, Bahia I (20 août 1617) : *Carta do procurador dos feitos da Fazenda ...* : la provision royale du 24 mai 1614 interdit d'enregistrer de telles meules.

PLANCHE III



L'*engenho* de 1613 (cf. note 109, p. 204)

qui permet d'économiser un tiers du bois, ce qui permet de diminuer beaucoup les frais de transport du bois. Le *senhor de engenho* qui veut utiliser cette nouveauté doit payer 100 000 réaux à son inventeur João Lopes Serra, du moins dans les quinze premières années. Les *casas de meles* paieront seulement 20 000 réaux. Ce João Lopes Serra semble être lui aussi, un Espagnol[111].

Le second progrès, qui date de 1663, n'est sans doute resté qu'à l'état de projet. Il s'agit d'un nouveau moyen de faire tourner les moulins. Nous ignorons le principe du mécanisme malgré une allusion à la célèbre machine à eau de Tolède. L'invention est d'un certain Claudio Urrey, et c'est par l'agent portugais en Hollande, Jerónimo Nunes da Costa, que le Conseil d'Outre-Mer en prit connaissance. Le prix de l'appareil serait de 149 400 réaux alors qu'un *trapiche* en coûte 800 000 sans compter la *pensão de morrer*, l'amortissement du bétail[112].

L'aboutissement de ces transformations, nous le connaissons par la description détaillée du moulin de Sergipe et de son fonctionnement faite en 1710 par Antonil. Il nous montre d'abord le moulin proprement dit — *casa de moenda* ou *casa do engenho*[113] — où se trouvent les meules et la place pour ranger quatre *tarefas* de canne. La force motrice est fournie par la rivière. Cependant celle-ci peut être utilisée de deux façons : dans les *engenhos rasteiros* les pales sont entraînées par le courant même de l'eau; dans les *engenhos copeiros*, de meilleur rendement, une *levada*, conduite à ciel ouvert, dévie une partie de l'eau de la rivière pour la faire tomber sur les pales. Plus rare semble-t-il est l'*engenho meio-copeiro* où l'eau atteint la roue au milieu de sa hauteur[114]. A Sergipe, c'est le second système, le plus rentable, qui est employé. Par des roues à dents — *aguilhões* — la rotation horizontale est transformée en rotation verticale et transmise aux trois meules verticales. Toute une série de détails sont prévus : conduites d'eau pour rafraîchir les *aguilhões* qui chauffent et pour alimenter les chaudières voisines — moyen rapide d'arrêter la machine en cas d'accident. Les meules ont leur partie inférieure située à 9 palmes du sol[115].

On presse les cannes en les introduisant, nettes de toute paille et de toute boue — on les lave au besoin — entre les meules. Le jus coule. La bagasse est passée une seconde fois entre les meules pour donner encore tout ce qu'elle peut de jus. Celui-ci est recueilli dans un baquet en bois d'où il s'écoule par une conduite jusqu'à une baille — *parol do caldo*. De là, il est envoyé par une *guinda*, sorte d'élévateur à seaux et poulies, dans une autre baille placée sur un plancher surélevé, à la hauteur des chaudières de la chambre voisine. C'est en effet de cette seconde baille que le jus passe dans la *casa das caldeiras*.

---

111. *Atas Bahia*, t. III, pp. 311-313; BN Rio, *Doc. Hist.*, série, vol. III, p. 320.
112. AHU, Bahia IX (30 août 1663) : *Consulta do C.º U.º*
113. Antonil donne ainsi l'origine du mot *engenho* : « moer a canna com o artificio que engenhosamente inventarão » (p. 169).
114. Fernão Cardim, p. 283; *cf.* Almeida Prado, *Pernambouc*, t. IV, pp. 17-18.
115. Antonil, pp. 169-181.

Le rendement du moulin est meilleur si la canne est bien sucrée, n'a pas trop d'eau et n'est pas trop vieille. Il ne faut pas faire passer trop de canne ou de bagasse entre les meules pour éviter de briser le mécanisme. Si le débit de la rivière est trop abondant, le moulin tourne trop vite et la chambre aux chaudières ne peut cuire tout le jus obtenu.

Il y a au moins sept ou huit femmes qui travaillent au moulin : trois pour apporter la canne; une pour la mettre entre les meules; une pour passer la bagasse; une pour entretenir les lampes, nettoyer le baquet, passer de l'eau sur les engrenages et laver la canne sale; une pour évacuer la bagasse en la jetant dans la rivière ou dans la *bagaçeira* où elle forme une réserve de combustible — si la *bagaçeira* est placée assez loin il faut même deux esclaves — enfin il faut une *guindadeira* pour faire passer le jus de la première baille à la seconde. En réalité il faut plusieurs *guidadeiras*, se relayant et chacune vidant par jour la valeur de trois bailles. Chaque jour toutes se réunissent pour laver les meules à l'eau avec de longs balais de *piassaba*[116].

De la *casa da moenda* passons à la *casa das fornalhas*, la chambre des fours. Les grands *engenhos* ont généralement six fours et autant d'esclaves que l'on appelle *mettedores de lenha*, chauffeurs. L'entrée des fours est cerclée de fer, non seulement pour mieux tenir les briques mais aussi pour que les chauffeurs, en mettant le bois, ne se blessent pas. Ces fours absorbent une quantité considérable de combustible car ils travaillent six, sept, huit ou neuf mois par an, jour et nuit. Les bois de Jaguaripe, au début du XVIII$^e$ siècle, suffisent à ravitailler en combustible tous les *engenhos* de Recôncavo. On coupe le bois dès juillet, car les *engenhos* commencent à moudre en août.

Chaque esclave employé à la coupe doit abattre chaque jour une mesure de bois de 7 palmes de hauteurs sur 8 de largeur : c'est la capacité d'un chariot et 8 chariots font une *tarefa*. Les barques peuvent transporter 3, 4 ou même 5 *tarefas*. Ce sont des barques à voile conduites par 4 mariniers et un chef. L'*engenho* doit avoir 2 barques pour que, à l'arrivée de l'une, l'autre puisse partir. Le meilleur assortiment doit se composer par moitiés de gros morceaux et de menu bois.

La cendre des fours mélangée à l'eau donne une lessive qui sert à purifier le jus dans les chaudières. N'importe quel bois n'est pas bon pour préparer une lessive. Ni les bois forts ni le bois sec ne peuvent servir; les bois forts, parce qu'ils font plus de charbon que de cendre; le petit bois sec parce qu'il donne peu de cendre et une cendre très faible. Certaines espèces donnent de meilleurs cendres. Pour savoir si une lessive est bonne on y trempe le doigt et on le met sur la langue : si elle brûle la lessive est bonne. Si l'on utilise une cendre de l'année précédente, il faut la réchauffer ou la mélanger avec de la cendre nouvelle pour lui rendre de la force[117].

116. Antonil, pp. 183-187.
117. Antonil, pp. 197-205.



Au-dessus de la chambre aux fours se trouve la chambre aux cuivres ou aux chaudières — *casa dos cobres*. A côté des chaudières proprement dites, cette chambre possède en effet toute une série de récipients en cuivre — bailles, tâches — part importante du capital du moulin, sans compter les instruments de toutes sortes : « *escumadeiras, pombas, reminhões, cubos, passadeiras, repartideiras, taxos, vasculhos, batedeiras, bicas, cavadores, espátulas, e picadeiras* ... »[118].

Le jus passe par deux chaudières, par deux bailles, enfin par quatre tâches. Examinons ces huit stades successifs[119] :

1° *Caldeira do meio* (la « grande », selon Labat[120]). On y fait bouillir le jus. Il se forme une première écume, la *cachaça*, qui déborde de la chaudière et est recueillie dans un grand bac en bois : elle sert de nourriture au bétail. Pour que le jus ne boue pas trop vite et qu'il se purifie suffisamment, on jette de temps en temps un peu d'eau froide : on arrête ainsi le bouillonnement. Une fois la première écume partie d'elle-même, ou commence avec de grandes écumoires à écumer le jus, à « l'aider » (*ajudar*), c'est-à-dire à lui verser tantôt un peu de lessive, tantôt un peu d'eau. L'eau sert à laver le jus et la lessive à faire monter à la surface toutes les impuretés qui restent dans la chaudière. Cette seconde écume est recueillie dans une baille spéciale — *parol da escuma* — d'où on la fait repasser dans la même chaudière pour la purifier encore.

2° *Caldeira de melar* (la « propre », selon Labat). Le jus y subit un nouveau traitement, analogue au précédent et qui sert à le purifier. Alors que le jus ne reste qu'une demi-heure dans la première chaudière, il reste ici une heure ou une heure et quart, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus du tout d'écume. Celle-ci va aussi au *parol da escuma* et de là repasse à la première ou à la seconde chaudière. Les nègres prennent de cette écume pour faire leur boisson, la *garapa*. La toute dernière écume forme les *claros*, qui, mélangés à le l'eau froide, constituent un breuvage très rafraîchissant.

3° *Parol do melado.* Cette baille n'est pas placée sur un four, mais seulement à côté de la chaudière précédente. On y met le jus purifié qu'on appelle déjà miel.

4° *Parol de coar* (baille à filtre). Cette baille est recouverte d'une grille sur laquelle on étend des toiles pour filtrer le miel.

5° *Taxa de receber* (la « lessive », selon Labat). Le miel passe maintenant dans les tâches, placées sur des feux beaucoup plus puissants

118. Nous pourrions traduire, en nous inspirant de Labat : « écumoires, pucheux, cuillères, puisoirs, puchets, becs de corbin, bassines, balais mouverons, becs d'ecoulement, pagalles et bouchets ». *Cf.* Antonil, p. 213.
119. Antonil, pp. 207-215.
120. *Cf.* Labat, t. IV, pp. 24-27.

que ceux des chaudières. S'il menace de se sauver on jette dans la « tâche » un peu de suif pour le faire baisser. De la première, on tire les écumes les plus fines ou *netas* que l'on met avec une écumoire dans une forme : on en fait un pain de sucre. Car on ne la repasse pas dans la tâche.

6° *Taxa da porta* (le « flambeau », selon Labat). Ici le miel continue à s'épaissir, rejetant encore des impuretés. Il sort de cette tâche à demi cuit.

7° *Taxa de coser* (le « sirop », selon Labat). Ici le miel achève presque de cuire. Il est dès lors prêt à être « battu ».

8° *Taxa de bater* (la « batterie », selon Labat). On y bat le miel avec une battoire qui ressemble à une écumoire, mais munie d'un rebord et sans trous. Labat nous explique pourquoi :

> « Lorsque [le miel] approche de sa cuisson il jette de gros bouillons et s'élève si haut qu'il sortirait de la chaudière, de sorte qu'on est obligé de l'élever en haut avec une écumoire pour lui donner de l'air, et pour l'empêcher de se répandre : et comme ce mouvement ressemble à des coups qu'on lui donnerait, on a donné le nom de batterie à cette chaudière où il se fait. » [121]

Il faut adapter la cuisson aux « cuites » — *temperas* — qu'on veut obtenir. Il y en a trois principales dont on emplit successivement les formes qui servent à mouler les pains de sucre. La première est la plus liquide. On tire ensuite la seconde qui a plus de cuisson, donc plus d'épaisseur. Avec la dernière on achève de remplir les formes : elle est très épaisse. On la mêle aux autres à l'aide de « pagalles » ou spatules. On obtient ainsi dans les formes une épaisseur moyenne qui permet à l'eau de traverser le miel et de s'écouler par l'orifice inférieur sans entraîner le sucre [122].

Le *melado* ou sirop, que l'on mange sur les assiettes, provient des deux premières cuites. Avec la troisième on prépare les *rapaduras*, tant goûtées des enfants et qu'on vend encore aujourd'hui dans les villes du Brésil [123]. Quand pour les fêtes par exemple, on arrête le moulin, il faut remplir les cuivres d'eau pour les empêcher de brûler [124]. C'est le fond qui est la partie la plus sensible des cuivres : il faut le refaire tous les ans s'il est utilisé sept ou huit mois par an [125]. Pour tout le travail de la chambre des chaudières, il faut seize hommes divisés en deux équipes qui se relaient assez souvent — toutes les fois qu'a été écumée la valeur de trois chaudières — et une femme pour nettoyer et éclairer la chambre et « repasser » les écumes dans les chaudières [126]

121. *Cf.* Labat, t. IV, p. 26.
122. Antonil, pp. 225-227.
123. Antonil, p. 227.
124. Antonil, p. 229.
125. Antonil, p. 209.
126. Antonil, pp. 209-213.



La troisième phase de la fabrication du sucre, la purge, se déroule dans la *casa de purgar* — la purgerie —. L'origine de cette opération nous est racontée par Frei Vicente do Salvador. Mais que faut-il croire de l'anecdote ? Une poule ayant sauté sur une forme pleine de sucre avec les pattes maculées d'argile aurait ainsi blanchi la trace de ses pattes, le reste demeurant noir [127]. Quoi qu'il en soit, le principe de la purge reste le même à la fin du XVIIe siècle. Les formes que l'on a remplies des trois mélanges de sucre sont des cloches renversées d'argile durcie. Elles ont trois palmes et demie de hauteur. Leur extrémité inférieure — le sommet de la cloche — est percée, pour permettre précisément la purge, et bouchée avec des tampons de feuilles de bananiers liées par des lianes. Une bonne forme peut donner un pain de sucre de trois arrobes et demie. On laisse sécher le sucre dans les formes pendant trois jours. Certains sèchent plus vite que d'autres : ils se cassent plus difficilement. On parle du sucre de *cara fechada* par opposition au sucre de *cara quebrada*, le moins sec. Un *engenho* royal avec deux séries de tâches fait par semaine plus de 200 pains de sucre, si le canne est bonne. Sinon il en fait à peine 120 [128].

La *casa de purgar* est généralement séparée des bâtiments précédents. Celle de Sergipe do Conde a 446 palmes de long sur 86 de large. Assez solidement construite, elle reçoit la lumière et l'air nécessaires par 52 fenêtres, 23 de chaque côté et trois à chaque bout. Chacune de ses fenêtres a 8 palmes de haut sur 6 de large. On peut dans cette purgerie placer 2 000 formes, plantées dans des planches percées de trous et fixées en lignes parallèles sur des piliers en brique de 7 palmes de hauteur. Sous ces planches se trouve une autre série de planches creusées de rigoles et inclinées pour servir à écouler le jus qui tombe des ouvertures des formes vers des bacs enterrés d'où on le reprend pour en tirer encore du sucre. La partie de la purgerie exposée au couchant, donc la plus sèche, abrite une réserve de 300 caisses. A l'entrée de la purgerie se trouve une petite salle où l'on conserve les outils de purge et de mise en caisses ainsi que le sucre terminé mais non encore mis en caisse. Devant la porte, un appentis de 82 palmes de longueur sur 24 de largeur abrite le *balcão de mascavar* et le bac pour l'argile qui sert à la purge. Plus en avant s'étend le *balcão para secar* de 80 palmes de long sur 56 de large, plus haut dans sa partie médiane et descendant en pente douce de chaque côté pour faciliter l'évacuation des eaux en cas de pluie [129].

L'argile qui sert à purger le sucre est tirée des apicús, sols de dépôt laissés par la mer. On les transporte dans des barques ou des radeaux formés de deux canots joints et couverts de planches sur lesquelles on place l'argile. Quand on l'a apporté à l'*engenho*, on le fait sécher près des fours sur un plancher de bois placé sur le dépôt de cendres chaudes.

127. Antonil, pp. 155-157.
128. Antonil, pp. 232-233.
129. Antonil, pp. 235-239.

Il faut au moins quinze jours pour que cette argile soit sèche. Ensuite on la pétrit avec des maillets et de l'eau pour la rendre bien homogène. Certains *engenhos* ont même une fabrique de poteries. Mais son utilité est discutable : on y fabrique les formes, les briques et les tuiles, mais souvent la dépense n'en vaut pas la peine [130].

Comment purge-t-on le sucre ? Une fois les formes placées dans la purgerie on débouche leur orifice inférieur et on perce leur pain en y enfonçant à coups de maillets un *furador* de fer. On laisse ainsi les formes se purger toutes seules pendant quinze jours et donner leur premier miel. C'est un miel inférieur que l'on donne aux esclaves de l'*engenho*. Certains maîtres le font recuire ou le vendent dans ce but à ceux qui font du sucre blanc *batido* ou distillent de l'eau-de-vie.

Au bout de quinze jours, on peut garnir les formes d'argile. Pour cela, on enlève la croûte supérieure du sucre qu'on remplace par deux doigts d'argile. Le lendemain ou le surlendemain, on ajoute de l'eau. Au bout de six jours, l'argile, qui est déjà sèche, est retirée. Elle est remplacée par une autre couche d'argile qui reste quinze jours et qu'on humidifie à six ou sept reprises et même plus quand il fait sec.

Ainsi le sucre blanchit, plus ou moins vite selon sa qualité, mais progressivement : les impuretés s'en vont lentement avec le miel et ainsi n'entraînent pas le sucre lui-même. Le miel récupéré peut être recuit pour donner du sucre *batido*. Une fois qu'on a enlevé la seconde couche d'argile, on laisse encore le sucre reposer huit jours : c'est alors seulement qu'on le retire des formes [131].

L'opération a lieu sur le *balcão de mascavar*. On vide les formes sur des peaux. Avec un grand couteau on retire des pains tout le sucre mal purgé : c'est ce qu'on appelle *mascavar* le sucre, c'est-à-dire séparer le sucre blanc du sucre impur ou moscouade qui se concentre à la partie inférieure des formes.

Les deux qualités de sucre sont apportées sur le *balcão de secar* où elles sèchent après avoir été cassées en morceaux. Si la pluie menace, il faut mobiliser toute la main-d'œuvre pour rentrer le sucre dans la purgerie car l'humidité est le pire ennemi du sucre [132].

Quelles sont les différentes catégories de sucre ? On distingue trois sortes de sucre blanc :

le *blanco fino*, tiré de la partie supérieure des formes : c'est le plus blanc, le plus compact, le plus lourd;

le *blanco redondo*, représente la seconde couche de la forme : il est moins blanc que le précédent;

le *blanco baixo* presque noirâtre ou bis, mais qui reste assez compact et assez lourd.

130. Antonil, pp. 243-245.
131. Antonil, pp. 247-253.
132. Antonil, pp. 255-259.



Ces sucres blancs sont dits *machos*. De même le sucre moscouade tiré des mêmes formes est dit *mascavado macho*. Il faut leur opposer les sucres *batidos* ou *retames*, faits à partir du miel écoulé des formes dans la *casa de purgar*. Ce miel est cuit et battu une seconde fois (d'où le nom du sucre) et purgé aussi une seconde fois. La purge donne un remiel (*remel*) et des sucres batidos, blancs et moscouades. C'est le sucre blanc *batido* qu'on désigne souvent sous le nom de *mellis*. Miel et remiel distillés donnent de l'eau-de-vie; non distillés ils sont vendus dans des pot, *panellas*, pour être recuits ou distillés. Ils portent le nom de sucre *panelle*, le « *pamelzucker* » des Hollandais. Quand le moulin ne tourne pas, les Noirs font la *garapa* avec le *remel*, alors que quand il tourne ils la font avec l'écume de la seconde chaudière [133].

Le sucre séché est mis dans des caisses garnies d'argile et de feuilles de bananes. Les caisses sont clouées et il faut 86 clous par caisse. Elles sont ensuite pesées et marquées au fer rouge ou à l'encre. On indique le nombre d'arrobes, le nom du moulin, le nom de celui, *lavrador, senhor de engenho* ou marchand, pour qui on embarque le sucre. On y ajoute les initiales indiquant la qualité du sucre :

B : *blanco macho*
BB : *blanco batido*
M : *mascavado macho*
MB : *mascavado batido* [134].

Les caisses sont transportées par eau ou par terre aux entrepôts — *trapiches* — où elles attendent leur embarquement. 70 % représentent du sucre blanc et 30 % du sucre moscouade. Et sur le sucre blanc, 80 % est *macho* et 20 % *batido*. Le poids des caisses de sucre est assez variable : il faut distinguer le *fecho*, soit 12 arrobes, de la *caixa*, soit 35 arrobes. Mais le poids de 35 arrobes représente un maximum pour le XVIIe siècle. Nous possédons le poids de 40 caisses chargées en 1646 sur une caravelle pour le Portugal. 16 sont des caisses de blanc et pèsent en tout 544 arrobes, 14 des caisses de moscouade qui pèsent 284 arrobes ½. Le poids moyen se situe, on le voit, autour de 20 arrobes. Le poids de la caisse la plus légère est de 15 arrobes; celui de la plus lourde de 27 [135]. Le poids de 20 est celui que Vieira donne en 1647, 48 et 49. C'est celui que l'on trouve dans le règlement de Salvador de Sá en 1644. Au début du XVIIe siècle, ce poids se situait plutôt, comme à Madère, autour de 15 arrobes [136]. Le personnel utilisé pour tout ce travail, depuis la purge jusqu'au départ des caisses vers le port, comprend une demi-douzaine de négresses expérimentées et un certain nombre de nègres et de négresses qu'Antonil

133. Antonil, p. 265.
134. Antonil, pp. 266-267.
135. AHU, Pernambouc III A (9 décembre 1646) : procès-verbal du chargement de la caravelle « N.a S.a da Nazaré ».
136. *Cf.* Boxer, *Salvador de Sá ...*, p. 180, note.

ne nous précise pas, pour aider l'exécution. Le matériel est assez abondant car, en plus des « formes » et des « peaux », des caisses et des clous, il faut des perçoirs —*furadores*—, des *cavadores*, des maillets pour les enfoncer, des couteaux et des hachettes pour *mascavar*, des rateaux sans dents, des pelles, une ou plusieurs balances, un doloir, des vrilles, des marteaux, etc.... [137].

Ces opérations, surtout celles de la purgerie, sont assez lentes. Elles s'inscrivent dans le rythme d'un travail essentiellement agricole. Nous en étudierons plus loin les conséquences sociales [138]. Ces notions ont été seulement données pour mieux comprendre les caractères économiques de l'*engenho* et les lois de la production et des prix du sucre au XVIIe siècle. Ce sont des caractères et ces lois qu'ils nous faut maintenant examiner.

137. Antonil, pp. 239-241.
138. *Cf.* notre IIIe partie.

# IV. LE SUCRE (II)

Pour comprendre la conjoncture sucrière au XVIIe siècle, il faut se rendre compte de ce que représente l'économie intérieure d'un *engenho*, connaître le régime fiscal et l'organisation du commerce du sucre, étudier les quelques statistiques de production, de prix, financières et boursières qui peuvent nous renseigner.

## COMPTABILITE D'UN *ENGENHO*

Le seul moulin à sucre dont nous possédions une comptabilité est celui de Sergipe do Conde, près de Bahia, qui appartient au Collège Jésuite de Saint Antoine. Nous possédons aussi des renseignements tirés d'Antonil ou d'autres sources. Pour étudier l'économie sucrière nous avons donc plusieurs solutions :

### a) *Utiliser la Description du Père Pereira*

Nous pouvons en effet, dans une première approche, utiliser la « Descreção da Fazenda que o Colégio de Santo Antão tem no Brasil e de seus rendimentos », faite pour l'année 1635 par le Père Estêvão Pereira [1]. Cet *engenho* vaut alors 40 à 50 000 *cruzados*. Il nécessite le travail de 80 nègres au minimum, Il donne, par an, en moyenne 7 000 arrobes de sucre blanc et 3 500 arrobes de sucre moscouade.

Pereira étudie d'abord les recettes.

Pendant les bonnes années, l'*engenho* donne 7 000 formes, ce qui fait 7 000 arrobes de sucre blanc. La moitié revient au *lavrador*. Il en reste donc 3 500 pour le *senhor de engenho*. Si chaque arrobe est vendue 800 réaux, le sucre blanc rapporte 2 800 000 réaux.

Chaque forme donne aussi une demi-arrobe de sucre moscouade. Le moulin donne donc 3 500 arrobes de moscouade dont la moitié est donnée aux *lavradores*. Il reste aux moulins 1 750 arrobes. Le prix

1. Publiée par Taunay, dans *Anais do Museu Paulista*, t. IV et dans *Tráfico ...*, pp. 615 et suiv.

de l'arrobe varie de 400 à 320 réaux selon la qualité. En prenant le prix moyen de 360 réaux, le sucre moscouade rapporte 630 000 réaux.

Pour ces quantités de blanc et de moscouade, on arrive à faire 2 000 arrobes de sucre panelle qui, à 180 réaux, rapportent 360 000 réaux. De même, on parvient à faire 80 arrobes de sucre blanc *batido*, à 600 réaux l'arrobe, soit 48 000 réaux et 150 arrobes de sucre moscouade *batido* à 240 réaux, soit 36 000 réaux.

La recette totale est donc de 3 874 000 réaux quand le sucre blanc est à 800 réaux et que la récolte est bonne.

Quand le sucre blanc est vendu 1 000 réaux l'arrobe, la recette devient :

| | |
|---|---|
| 1 000 × 3 500 = | 3 500 000 réaux |
| 450 × 1 750 = | 787 500 » |
| 240 × 2 000 = | 480 000 » |
| 750 × 80 = | 60 000 » |
| 400 × 150 = | 60 000 » |
| | 4 887 500 » |

Par conséquent, si l'arrobe de sucre blanc augmente de 200 réaux, la recette du *senhor de engenho* augmente de 1 013 500 réaux.

Les dépenses comprennent plusieurs rubriques.

D'abord celle des *salaires*. Sans doute la main-d'œuvre est-elle assurée par des esclaves. Mais les cadres sont nombreux. Antonil[2] nous parlera du *feitor-mor* assisté des *feitores*, du maître (*mestre*) aidé du contre-maître, *sotomestre* ou *banqueiro*, et de l'adjoint de celui-ci, *ajuda-banqueiro* ou *sotobanqueiro*. Ceux-ci s'occupent plus spécialement de la fabrication du sucre. Il faut y ajouter le *purgador* dont le nom indique assez le rôle et le *caixeiro* du moulin, qui ne doit pas être confondu avec celui qui se trouve en ville. Le second est chargé de recevoir le sucre déjà mis en caisses pour le faire entrer dans les entrepôts, le vendre ou l'embarquer; le premier de diriger, au moulin, la mise en caisses. Le *senhor de engenho* doit entretenir aussi un médecin-chirurgien, un aumônier, un secrétaire, un charpentier, un *levadeiro* chargé de la *levada*, des mariniers et même un *solicitador das demandas*, c'est-à-dire un procureur pour les affaires en justice.

Voici le tableau donné par Pereira :

Le *feitor mor* : on a l'habitude de lui donner 100 000 réaux en argent liquide, une pipe de vin qui revient à 20 000 réaux, une arrobe de viande de bœuf chaque semaine, ce qui revient à 16 000 réaux, soit en tout 136 000 réaux.

2. Pages 106-120.



| | |
|---|---|
| Le *feitor-menor* | 50 000 réaux |
| Le médecin-chirurgien | 30 000 » |
| Le maître | 40 000 » |
| Le *purgador* | 40 000 » |
| Le *banqueiro* | 50 000 » |
| Les deux « *caldeireiros de melar* » | 100 000 » |
| Le *caixeiro* du moulin | 40 000 » |
| Le *levadeiro* | 40 000 » |
| Les deux mariniers | 80 000 » |
| Le charpentier | 80 000 » |
| Le *caixeiro* de la ville | 30 000 » |
| Le secrétaire, 30 000 pour lui et 10 000 pour son remplaçant pendant ses absences | 40 000 » |
| Le *solicitador das demandas* | 50 000 » |
| Au total | 806 000 » |

Pereira dit à tort 906 000.

Après la rubrique salaires, la rubrique *combustibles*. Le moulin travaille neuf mois, du 25 juin au 25 avril de l'année suivante. Souvent, il travaille même le dimanche. Il fait une *tarefa* par jour. Pour une *tarefa* de sucre, il en faut deux de bois — moins au début de la récolte, plus à la fin. Admettons que pour 220 *tarefas* de sucre, il faille 480 *tarefas* de bois. Le personnel et les esclaves, pour faire cuire leur nourriture, ont besoin de 60 *tarefas*. Le bois utilisé représente donc 540 *tarefas*. Si la *tarefa* vaut 1 600 réaux la dépense totale est de 704 000 réaux[3].

Les *cuivres*. Il faut refaire, chaque année, trois fonds de chaudières. L'*arratel* de cuivre vaut 360 réaux. Un fond vaut 80 000 réaux, trois fonds valent 240 000 réaux. Il faut en plus, chaque année 10 plaques de cuivre pour réparer les parois des chaudières, rapiécer les fonds et tailler les clous pour ces rapiécements. Poids total : 300 livres. Si la livre coûte 280 réaux, le prix total est de 84 000 réaux. Comptons la main-d'œuvre pour 40 000 réaux. Les dépenses en cuivre s'élèvent à 364 000 réaux.

Les *barques* coûtent cher. Chaque année il faut en changer la grande voile qui devient la misaine. Or la grande voile de la grande barque représente 1 200 *varas* de toile. Celle de la petite barque 800 *varas*. En tout 2 000 *varas*, à 55 réaux la *vara* : 110 000 réaux.

Les barques sont goudronnées deux fois par an. La grande barque exige 4 quintaux de goudron chaque fois. Les deux autres (celle à

3. Fernão Cardim (p. 283) dit : « Em cada tarefa se gasta uma barcada de lenha que tem 12 carradas e deita 60 e 70 formas de assucar branco, mascavado melo e alto. Cada forma tem pouco mais de meia arroba ainda que em Pernambuco se usam ja grandes de arroba. » Donc par *tarefa* une barque de bois, soit 12 charretées, qui permettent de cuire 60 à 70 formes de sucre, chaque forme ayant une demi-arrobe, sauf à Pernambouc où elles ont déjà une arrobe.

voile et celle sans voiles) exigent 3 quintaux. En tout, 10 quintaux chaque fois, donc 20 quintaux par an. A 40 réaux le quintal, la dépense s'élève à 80 000 réaux.

Pour calfater les 3 barques, on donne aux calfats 40 000 réaux, et pour les réparer, 6 000 réaux aux charpentiers, 10 000 réaux pour le bois nécessaire aux réparations, 6 000 en étoupe pour calfater. Pour installer les voiles, 16 000 réaux; les amarres et haubans, 6 000 réaux. Enfin, il faut acheter une barque tous les 4 ans : prix : 280 000 réaux, soit, par an, 70 000 réaux. Au total, 344 000 réaux.

Les *travaux*. Chaque année, 20 quintaux de fer pour rechaper les meules et pour quelques menus travaux. A 4 000 réaux le quintal, ce fer revient à 80 000 réaux. De plus, 40 000 réaux de bois de charpenterie. On change une meule tous les 3 ans. Une meule vaut 40 000 réaux. Dépense annuelle : 13 333 réaux.

On utilise 3 000 briques par an, à 5 réaux la brique, soit 15 000 réaux. Il en faut autant de moellons à 2,5 réaux le moellon, soit 7 5000 réaux, et 2 400 réaux de chaux. Avec 11 000 réaux de main-d'œuvre, la dépense en maçonnerie représente 35 900 réaux.

Au forgeron on donne pour son travail sur les meules et les chaudières et pour fabriquer les clous des barques : 100 000 réaux.

L'ensemble de ces travaux représente 269 233 réaux.

Les *esclaves*. Il y en a 80 :

| | | |
|---|---|---|
| Cinq pièces meurent par an. Leur remplacement coûte, à 35 000 réaux chaque | 175 000 | réaux |
| La farine que mangent les nègres représente 200 *alqueires*, à 200 réaux l'*alqueire* | 40 000 | » |
| La viande qu'on donne de temps en temps | 10 000 | » |

Ajoutons :

| | | |
|---|---|---|
| En viande de baleine, morue et sardines | 20 000 | » |
| En viande de porc, œufs et poissons frais pour les malades | 15 000 | » |
| En huiles pour ceux qui travaillent dans l'eau de la *levada* | 20 000 | » |
| En médicaments pour les malades | 16 000 | » |
| En objets d'usage courant | 4 000 | » |
| En sel, 30 *alqueires* | 9 600 | » |
| Une demi-pipe de vinaigre | 8 000 | » |
| En ail, oignons et assaisonnements | 4 000 | » |
| En vêtements, 119 *varas* et demie à 160 réaux la *vara* | 19 120 | » |
| Soit au total | 340 720 | » |



Enfin Pereira groupe le reste dans la rubrique *Divers* :

| | | |
|---|---|---|
| Pour 400 caisses à 360 réaux chacune | 144 000 | réaux |
| Les clous pour les caisses à 1 000 réaux les 1 000 | 20 000 | » |
| 50 *varas* de toile de tente pour sécher le sucre, à 240 réaux | 12 000 | » |
| 200 *varas* de filtres, à 160 réaux | 32 000 | » |
| De l'huile de poisson pour les lampes et le goudron des barques : 2 pipes à 18 000 réaux la pipe | 36 000 | » |
| De l'huile douce du Portugal | 15 000 | » |
| 3 000 formes à 25 réaux la forme | 75 000 | » |
| Une barque d'argile | 10 000 | » |
| Le transport de 300 caisses de sucre jusqu'à la ville, à 150 réaux la caisse, les autres caisses étant vendues au moulin ou allant à la ville dan les barques du moulin | 45 000 | » |
| Un dépôt à la ville pour y laisser le sucre jusqu'à sa vente ou son embarquement | 30 000 | » |
| Pour les 2 formes de sucre données au prêtre qui bénit l'*engenho* et les profits et pertes occasionnés par les secrétaires et les fermiers | 12 000 | » |
| Pour réparer et nettoyer la *levada*, nourriture et salaires données aux Indiens | 16 000 | » |
| En graisse pour le moulin, 6 arrobes à 40 réaux la livre | 7 680 | » |
| Liane grimpante (*timbos*) pour attacher les formes | 11 000 | » |
| En tonneaux pour la lessive | 6 000 | » |
| En transports et pour le canot qui fait le va et vient avec la ville pour aller chercher les choses nécessaires | 6 000 | » |
| Au total | 477 680 | » [4] |

Au total les dépenses de l'*engenho* se montent à :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Salaires | 806 000 | réaux | soit | 24,4 % |
| Combustibles | 704 000 | » | » | 21,3 % |
| Cuivres | 364 000 | » | » | 11 % |
| Barques | 344 000 | » | » | 10,4 % |
| Travaux | 269 233 | » | » | 8,1 % |
| Esclaves | 340 720 | » | » | 10,3 % |
| Divers | 477 680 | » | » | 14,5 % |
| | 3 305 633 | » | » | 100 % |

4. Fernão Cardim (p. 283) dit : « Os trapiches requerem 60 bois os quais moem de 12 em 12 revezados. » Ces 5 équipes de bœufs ajoutent au prix de revient du sucre. Cependant il faut alors déduire les frais occasionnés par la « levada ».

Or les recettes s'élevaient à 3 874 000 réaux, le prix du sucre blanc étant de 800 réaux. Le bénéfice est donc de 568 367 réaux.

Les dépenses de personnel représentent 34,7 % (24,4 % de salaires et 10,3 % d'esclaves).

Les dépenses de matériel représentent le reste, soit 65,3 %. Et les amortissements sont compris.

Ce qui frappe, c'est la part énorme du matériel dans le prix de revient. Et dans le coût en personnel, la faible part de la main-d'œuvre, c'est-à-dire des esclaves. Or, nous n'avons même pas fait intervenir la matière première, c'est-à-dire la canne à sucre. De plus, une grande partie de la dépense « matériel » est imputée au « personnel », puisque l'entretien de ce matériel est en grande partie le fait des esclaves et n'est pas compté. D'ailleurs, la rubrique « esclaves » indique seulement des produits matériels. Enfin le travail du *senhor de engenho* n'est pas rétribué par un salaire. Il vit uniquement des bénéfices.

Nous avons compté les esclaves dans la catégorie « personnel ». En fait, ils représentent une partie du capital et peuvent être rangés dans la catégorie « matériel ».

Ces remarques confirment l'impression des contemporains : il s'agit de ce que nous appellerions aujourd'hui une industrie lourde où la part des salaires est faible, plus proche donc de notre industrie métallurgique que de notre industrie textile.

La recette totale ne représente pas le chiffre d'affaires. Il faut y ajouter les parts de sucre blanc et moscouade cédées aux *lavradores*. Ces parts représentent en valeur :

2 800 000 + 630 000 = 3 430 000 réaux.

Le chiffre d'affaires total est donc :

3 874 000 + 3 430 000 = 7 304 000 réaux.

Les dépenses s'élèvent donc à :

3 305 633 + 3 430 000 = 6 735 633 réaux.

Le bénéfice reste de 568 367 réaux, soit 7,8 % du chiffre d'affaires.

Le capital est évalué par Pereira à 50 000 *cruzados*. Le bénéfice représente à peine 3 % de ce capital, ce qui est fort peu. Or les impôts ne sont pas retranchés. Il s'agit ici d'un *engenho* produisant 7 000 arrobes par an. C'est un minimum. Déjà vers 1618, Brandónio, le personnage des *Diálogos*, disait qu'un *engenho* fait par an 6, 7, 8 ou 10 000 arrobes de sucre *macho* sans compter le sucre *retame* qui représente toujours environ 3 000 arrobes.

Les petits *engenhos*, ajoute-t-il, ne font que 5, 4 ou 3 000 arrobes mais ils sont de peu de profit pour leurs propriétaires[5].

5. *Diálogos* ..., p. 139.



L'*engenho* décrit par Pereira valait 50 000 *cruzados*. Quels étaient les différents éléments de ce capital ? Les évaluations proposées par Lúcio de Azevedo peuvent être conservées[6] :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Les appareils, meules, bassins, chaudières représentent .......................... | 10 000 | *cruzados* | soit | 20 % |
| Les 80 nègres des deux sexes représentent | 8 000 | » | » | 16 % |
| Les bœufs (15 à 20 paires), les charrettes, les barques représentent ........... | 20 000 | » | » | 40 % |
| Le capital de départ pour la mise en marche représente ........................ | 10 000 | » | » | 20 % |
| Au total ........... | 48 000 | » | » | 96 % |

en laissant une marge d'erreur et de divers de 2 000 *cruzados*.

Le remboursement de l'intérêt de ce capital n'est pas prévu dans les bilans précédents. Seul le prix de la terre et de la force hydraulique est payé par des droits très faibles au donataire. Mais le prix lui-même représente peu de chose, à côté du matériel. C'est sur leurs bénéfices que les *senhores de engenhos* doivent payer leurs intérêts s'ils ont emprunté une partie de leur capital, aux marchands juifs par exemple.

La valeur de l'*engenho* ne dépend pas seulement des dépenses faites pour l'édifier. On l'achète et on le vend à des prix variables selon les avantages et les inconvénients particuliers qu'il présente. Le site, la proximité de la rivière, la fertilité du sol jouent un rôle important dans l'offre et la demande, ainsi que le prix du sucre et l'état du marché. Voici à quels prix ont été vendus un certain nombre d'*engenhos* appartenant à des Portugais et abandonnés par eux lors de l'invasion hollandaise[7]. Les prix sont en florins. On peut admettre qu'un *cruzado* (400 réaux) vaut à peu près 2 florins.

| | | |
|---|---|---|
| 62 000 | 60 000 | 30 000 |
| 70 000 | 37 500 | 14 000 |
| 32 500 | 45 000 | 20 000 |
| 70 000 | 21 777 | 25 000 |
| 20 000 | 44 500 | 77 000 |
| 10 000 | 48 000 | 48 000 |
| 60 000 | 38 528 | 97 600 pour 2 *engenhos* |
| 42 000 | 24 000 | 110 000 » 3 » |
| 10 000 | 27 000 | 27 000 |
| | | 60 000 |

6. Dans Damião Peres, *História de Portugal*, t. V, 2^e partie, chap. III.

7. *Cf.* Van der Dussen, p. 157. Il s'agit ici de ceux dont le prix n'a pas encore été complètement payé en 1637. La *Rev. do Inst. Hist. Pernamb.* (n° 34, 1887, pp. 197-198) donne une liste un peu différente.

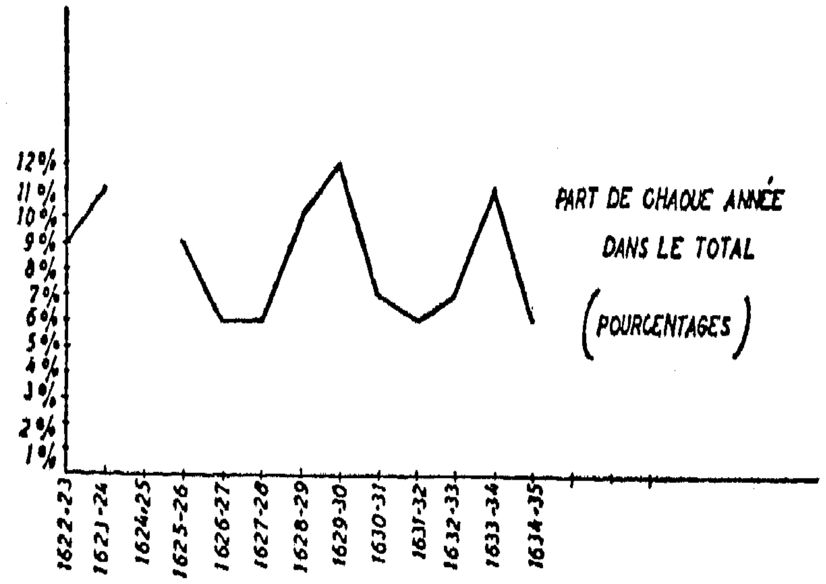
Ces prix sont bas. Les *engenhos* avaient été abandonnés, exigeaient une remise en état. Les acquéreurs manquaient de moyens de paiement. Mais ces prix ne sont pas très différents les uns des autres. C'est le signe d'une certaine homogénéité, moins nette, semble-t-il, à Bahia.

Nous avons ainsi précisé les caractères de la production sucrière : coût énorme du capital — une grosse partie ne doit-elle pas être importée ? — faible coût du travail. Profits limités. Cependant tout ceci est théorique. Pereira a fait largement ses comptes. Le *senhor* et sa famille vivent entièrement sur l'*engenho* : leurs seules dépenses en monnaie sont les dépenses de luxe, en particulier des produits importés pour la table et le vêtement. C'est ce qui explique leur vie somptueuse. Paradoxe d'une économie très spéculative mais peu monétaire.

## b) *Utiliser le livre des comptes de l'*Engenho *Sergipe*

En 1956, l'Instituto do Açúcar e do Alcool, à Rio, a publié, dans sa collection « Documentos para a história do açúcar » un volume II intitulé *Engenho Sergipe do Conde, Livro de Contas, 1622-1653*[8]. L'éditeur Gil Maranhão, dans sa préface, notait que les chiffres ainsi publiés confirmaient l'analyse que nous avons faite à partir de la « Descrição » du Père Pereira. Nous pouvons maintenant comparer les résultats obtenus à partir des deux documents[9].

SERGIPE. DEPENSES ET RECETTES 1622-23 / 1634-35



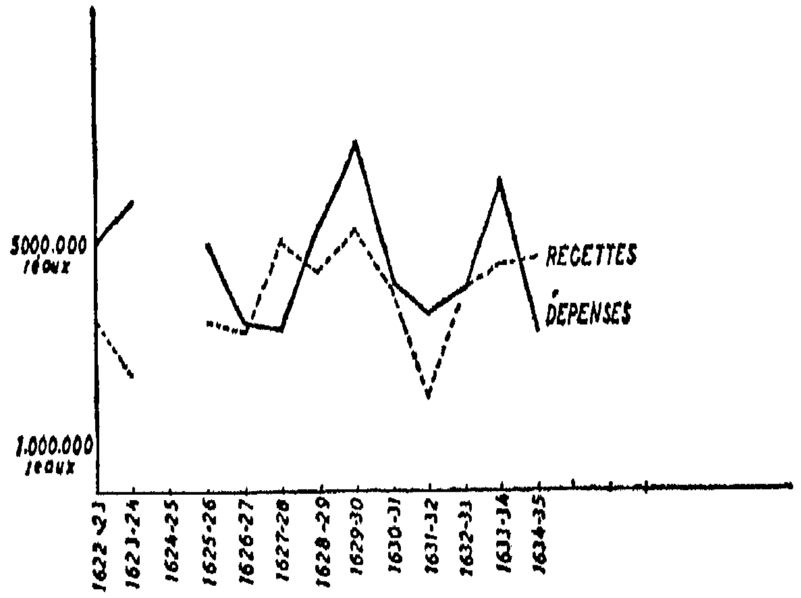

8. XX + 587 pp. *Cf.* notre bibliographie.

9. Ce qui suit reproduit une partie de notre article de la *Revista de Economia*, vol. XIII, fasc. I, Lisbonne 1960, déjà reproduit dans *Etudes Economiques*, pp. 143-150. Dans le même sens que nous, voir les travaux de Mircea Buescu, cités en bibliographie, en particulier *História Económica do Brasil*, pp. 98-131.



Pour rendre possible cette comparaison nous avons essayé de ventiler sur un « grand livre » les diverses dépenses que donnait ce véritable « journal » que représente, telle qu'elle nous restée, la comptabilitée réelle de Sergipe. Nous avons repris les grands postes choisis par Pereira : Salaires, Combustibles, Cuivres, Barques, Travaux, Esclaves et Divers. Nous avons fait le total par postes et par année, les totaux

SERGIPE. DEPENSES ET RECETTES 1622-23 / 1634-35




généraux, le total par poste pour toutes les années, le total par année pour tous les postes et les pourcentages de chaque année et de chaque poste par rapport au total (cf. Tableaux I et II).

Tableau I

**Sergipe : Dépenses, 1622-23 à 1634-35**

| *Totaux* | *Salaires* | *Combustibles* | *Cuivres* | *Barques* | *Travaux* | *Esclaves* | *Divers* | *Part de chaque année dans le total* | *Année* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4 900 659 | 827 370 | 1 611 130 | 345 440 | 288 720 | 351 615 | 787 240 | 689 144 | 9 % | 1622-23 |
| 5 786 270 | 1 015 250 | 1 035 010 | 310 780 | 374 558 | 1 061 826 | 951 265 | 1 037 581 | 11 % | 1623-24 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1624-25 |
| 4 943 434 | 961 946 | 978 700 | 231 060 | 312 690 | 634 470 | 1 005 990 | 818 578 | 9 % | 1625-26 |
| 3 287 560 | 975 600 | 739 870 | 38 660 | 232 220 | 269 160 | 354 525 | 677 525 | 6 % | 1626-27 |
| 3 159 565 | 871 755 | 712 755 | 237 780 | 210 630 | 353 580 | 410 180 | 363 640 | 6 % | 1627-28 |
| 5 297 448 | 820 940 | 825 700 | 245 400 | 813 300 | 952 130 | 620 575 | 1 019 403 | 10 % | 1628-29 |
| 6 875 360 | 794 300 | 1 524 310 | 456 080 | 529 220 | 667 860 | 793 820 | 2 109 770 | 12 % | 1629-30 |
| 4 093 235 | 905 000 | 637 300 | 727 365 | 267 230 | 385 310 | 294 870 | 876 160 | 7 % | 1630-31 |
| 3 538 135 | 732 000 | 956 250 | 329 598 | 113 280 | 384 387 | 68 940 | 953 680 | 6 % | 1631-32 |
| 3 976 850 | 832 000 | 921 100 | 282 220 | 524 630 | 290 965 | 358 800 | 767 135 | 7 % | 1632-33 |
| 6 088 433 | 1 010 220 | 1 029 730 | 1 037 130 | 123 496 | 827 044 | 526 970 | 1 533 843 | 11 % | 1633-34 |
| 3 248 444 | 740 448 | 864 165 | 221 200 | 299 740 | 383 861 | 328 050 | 410 980 | 6 % | 1634-35 |
| 55 195 393<br>100 % | 10 486 020<br>19 % | 11 836 020<br>21 % | 4 462 713<br>8 % | 4 089 714<br>8 % | 6 562 208<br>12 % | 6 501 225<br>12 % | 11 257 439<br>12 % | 100 %<br>100 % | *Totaux en pourcentages* |
| 100 % | 24 % | 21 % | 11 % | 11 % | 8 % | 10 % | 15 % | 100 % | *théoriques* |

Tableau II

**Sergipe : Dépenses, 1622-23 à 1634-35** (pourcentages)

| *Totaux* | *Salaires* | *Combustibles* | *Cuivres* | *Barques* | *Travaux* | *Esclaves* | *Divers* | *Part de chaque année dans le total* | *Année* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 100 % | 19 % | 32 % | 7 % | 5 % | 7 % | 16 % | 14 % | 9 % | 1622-23 |
| 100 % | 17 % | 18 % | 6 % | 7 % | 18 % | 16 % | 18 % | 11 % | 1623-24 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1624-25 |
| 100 % | 19 % | 20 % | 5 % | 6 % | 13 % | 20 % | 17 % | 9 % | 1625-26 |
| 100 % | 30 % | 22 % | 1 % | 7 % | 8 % | 11 % | 21 % | 6 % | 1626-27 |
| 100 % | 28 % | 23 % | 7 % | 7 % | 11 % | 13 % | 11 % | 6 % | 1627-28 |
| 100 % | 15 % | 16 % | 5 % | 15 % | 18 % | 12 % | 19 % | 10 % | 1628-29 |
| 100 % | 11 % | 22 % | 7 % | 8 % | 10 % | 11 % | 31 % | 12 % | 1629-30 |
| 100 % | 22 % | 16 % | 18 % | 7 % | 9 % | 7 % | 21 % | 7 % | 1630-31 |
| 100 % | 21 % | 27 % | 9 % | 3 % | 11 % | 2 % | 27 % | 6 % | 1631-32 |
| 100 % | 21 % | 23 % | 7 % | 13 % | 8 % | 9 % | 19 % | 7 % | 1632-33 |
| 100 % | 16 % | 17 % | 17 % | 2 % | 14 % | 9 % | 25 % | 11 % | 1633-34 |
| 100 % | 23 % | 26 % | 7 % | 9 % | 12 % | 10 % | 13 % | 6 % | 1634-35 |
| 100 % | 19 % | 21 % | 8 % | 8 % | 12 % | 12 % | 20 % | 100 % | *Total* |
| 100 % | 24 % | 21 % | 11 % | 11 % | 8 % | 10 % | 15 % | 100 % | *Théorique* |

Cette ventilation était difficile et n'a pas été sans une large part d'intuition et d'arbitraire. Malgré beaucoup de ressemblances, les rubriques des deux comptabilités ne se correspondent pas exactement. La distinction de beaucoup de dépenses dans la comptabilité « réelle » reste obscure. Parfois le contexte nous a éclairé, les dépenses de même type étant souvent effectuées ensemble. Surtout, nous nous sommes fixé un certain nombre de règles simples dont il faut tenir compte pour lire nos tableaux :

*a*) Nous avons dans la mesure du possible évité de rejeter une dépense dans le poste « divers ». Le Père Pereira l'a, semble-t-il, fait plus que nous. Mais cette différence est compensée par une autre : l'obscurité de notre texte qui nous a obligé à utiliser cette rubrique, obscurité ignorée évidemment par le Père Pereira.

*b*) Sauf indication contraire du texte, nous avons mis systématiquement la nourriture dans le poste « esclaves ». De même l'huile, les vêtements. Si la dépense a été faite à la fois pour les esclaves et les hommes libres nous l'avons laissée en entier au chapitre « esclaves ».

*c*) Les salaires distribués occasionnellement à des gens venus de l'extérieur pour effectuer certaines tâches ont été classés aux postes correspondant à ces tâches (travaux, cuivres, embarcations) et non au chapitre des salaires.

*d*) Les dépenses de transport en barques ont été placées au poste « barques » avec les frais d'achat et d'entretien des barques du moulin.

*e*) Les achats de fer ont été systématiquement mis au poste « travaux ».

L'étude de treize années consécutives — sauf la lacune de 1624-25 — nous permet de tenir compte des investissements et des dépenses d'entretien. Elle permet d'éliminer la variation cyclique.

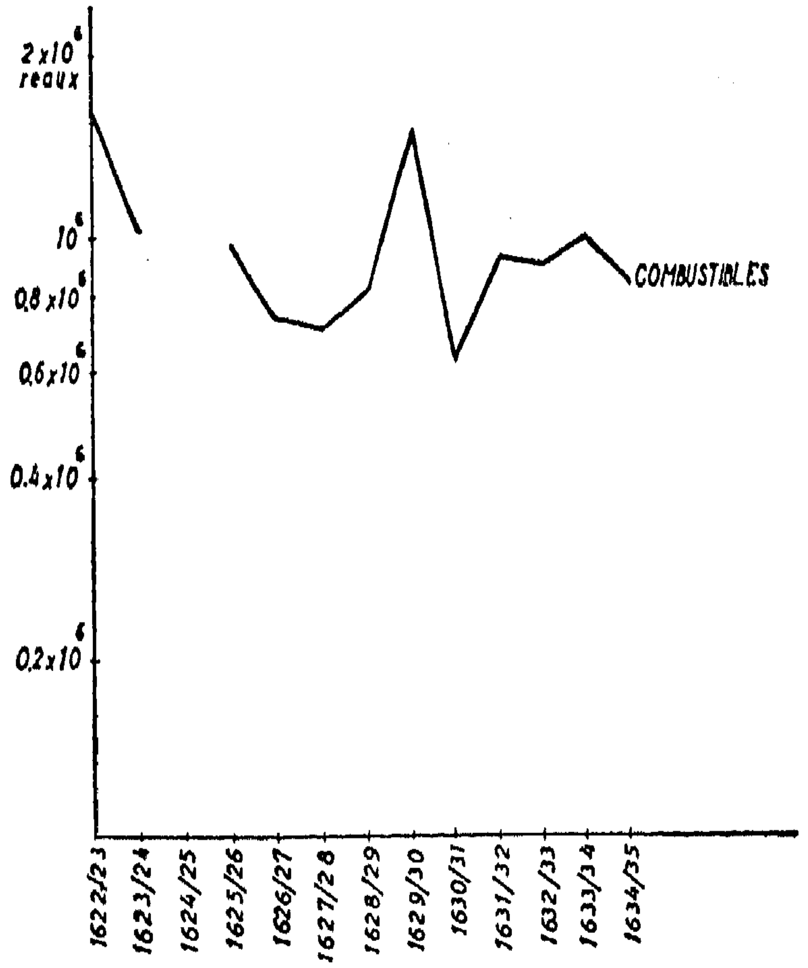
A quel résultats aboutissons-nous ?

1°) Faut-il tirer quelques conclusions de la part des dépenses totales de chaque année dans le total des années (avant dernière colonne vers la droite dans les tableau I et II) ? C'est assez difficile, bien que ce pourcentage semble atteindre un maximum tous les quatre ou cinq ans. Ce fait est à rapprocher de l'accroissement des dépenses durant l'année qui suit une meilleure recette, du moins en général. On s'est donc laissé aller à des investissements — investissements d'entretien d'ailleurs — à chaque fois qu'on l'a pu sans trop aggraver le déficit permanent. Puis on s'est restreint, jusqu'à une nouvelle stabilisation de la situation. Mais ce rythme n'est-il pas l'effet du hasard ? Il faudrait pour le savoir poursuivre l'étude au-delà de 1635.



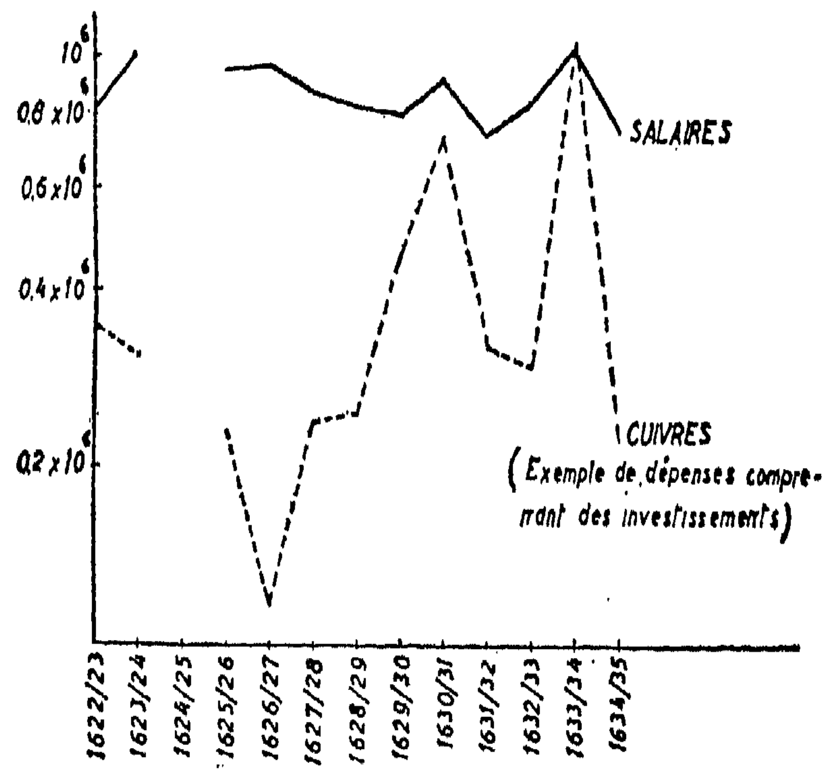
2°) Faut-il s'arrêter à la part de chaque poste dans le total de chaque année ? Presque tous les postes renferment des dépenses d'investissements. Ces investissements changent de poste selon les années. Mais

SERGIPE. DEPENSES 1622-23 / 1634-35




ils profitent à l'ensemble de la période. La rubrique combustibles et celle des salaires sont les seules à ne pas renfermer de telles dépenses. Mais leur pourcentage varie en fonction des autres pourcentages, à l'intérieur de chaque année. Il est donc plus intéressant de regarder les chiffres bruts pour ces deux postes. On constatera la faiblesse de leur variation, comparée à celle des autres. Pour les combustibles, le maximum (1629-30) correspond au maximum de l'avant dernière colonne (part de chaque année dans le total), et la fluctuation totale correspond assez bien à la variation de la part de chaque année dans le total. La courbe des achats de combustible serait donc assez caractéristique de la conjoncture économique de l'entreprise et en particulier de la variation de son volume de dépenses. Pourquoi ? Sans doute parce que le combustible s'achète pendant la récolte et selon le volume de celle-ci. Les dépenses, dans leur ensemble dépendent aussi de ce volume. Quant au prix du bois, il ne semble pas bouger ni donc avoir quelque influence pendant cette courte période.

SERGIPE. DEPENSES 1622-23 / 1634-35




Par contre, la courbe des salaires ne suit pas bien celle des pourcentages annuels. L'appel aux techniciens est sans doute lié aux investissements en « cuivres », en « barques » et en « travaux ».

3°) Les remarques les plus intéressantes concernant la part moyenne de chaque poste, comparée à celle tirée de la comptabilité théorique de Pereira. Ici, aussi, la rubrique combustible a une place privilégiée : elle représente le même pourcentage dans les deux comptabilités. Les erreurs d'imputation sont en effet pour nous plus difficiles à commettre que dans les autres postes : il y a là une dépense bien caractérisée. De plus, la dépense en combustible est une de celles dont la moyenne est la plus facile à estimer pour celui qui vit dans le moulin. Ce qui ne veut pas dire que la consommation annuelle ne varie pas. Mais on apprécie assez bien cette variation et on se fait, sur place, une idée assez exacte de la moyenne. Tout cela sans compter peut-être l'effet du hasard qui rapproche nos deux comptabilités.

Pour la rubrique « divers », l'écart est assez considérable : 20 % au lieu des 15 % de la comptabilité Pereira. Mais on peut attribuer cet écart à l'obscurité de notre documentation qui, faute d'imputation précise, nous oblige plus que Pereira à nous rejeter sur cette rubrique. Ce qui expliquerait par exemple que notre poste « salaires » soit moins élevé (19 %) que le sien (24 %). De même nos postes « cuivres » et « barques » (8 % chacun au lieu de 11 %).

La rubrique « esclaves » présente un peu les mêmes caractères que la rubrique « divers » : c'est un fourre-tout. Achats d'esclaves, nourriture, vêtements, dépenses courantes, beaucoup d'achats y entrent qui



sans doute souvent ne concernent pas entièrement les esclaves. Le Père Pereira peut partager les dépenses entre maîtres et esclaves avec plus de précision : ce qui explique sans doute la différence de 2 % entre son chiffre et le nôtre (10 % au lieu de 12 %).

Reste la rubrique « travaux » beaucoup plus importante chez nous que chez Pereira (12 % au lieu de 8 %). Ici encore l'écart provient sans doute d'une insuffisance de la documentation. Nous avons systématiquement compté comme travaux les salaires distribués aux artisans pour leur exécution, ces artisans recrutés à l'extérieur, travaillant à la tâche et devant être distingués des techniciens attachés au moulin dont la rétribution était classée dans la rubrique « salaires ». Mais il est probable qu'une bonne partie d'entre eux travaillant presque constamment au moulin ont été considérés par Pereira comme personnel du moulin et payés selon la rubrique, « salaires ». Cependant, en moyenne le nombre des salaires est le même dans les deux comptabilités.

Dans l'ensemble, en tenant compte de nos erreurs et de celles qu'a dû commettre Pereira, nous pouvons dire que nos deux tableaux se ressemblent. La différence la plus forte serait peut-être dans le montant même des dépenses, Pereira arrivant à 3 305 633 réaux et nous à 4 599 616 [10]. Il est absolument exclu que Pereira ait prévu vers 1635 une baisse des prix : le Brésil sucrier était alors en pleine expansion. Il a donc calculé « trop juste » ses dépenses. Il en a oublié certaines. Mais il a quand même bien vu en gros l'importance des différents postes.

Est-ce à dire qu'il ait travaillé systématiquement sur les comptes de l'*engenho* ? Qu'il les ait feuilletés, c'est probable. Mais il n'a pas dû aller plus loin. Un effort comptable précis au-delà du « journal » n'était pas familier aux hommes du XVIIe siècle. Seuls s'y adonnaient des commerçants avertis. Les autres procédaient par intuition. Malgré les idées très progressives et très modernes des Jésuites, Pereira semble avoir procédé par intuition.

### c) *Utiliser les calculs de l'économist Kit Sims Taylor*
(voir la table ci-jointe)

Pour la justification des chiffres que donne Kit Sims Taylor nous renvoyons à son livre [11]. Laissons de côté la comparaison à long terme 1610-1780 qui sort des limites de notre propre étude, encore qu'elle ne soit pas inintéressante. Les résultats auxquels il arrive pour 1610-1640 sont très différents des nôtres : 32,2 % comme taux de profit contre

---

10. Soit le total des 12 ans : 55 195 393 réaux, divisé par 12.
11. Kit Sims Taylor, *Sugar and the under development of Northeastern Brazil 1500-1970*, pp. 26-42.

**Investissement, Dépenses et Profits**
**pour une unité de production sucrière d'efficacité maximum**

(D'après Kit Sims Taylor)

*Coût en arrobes de sucre*

| PRODUCTION DE LA CANNE | *1610-1640* | | *vers 1780* | |
|---|---|---|---|---|
| | *Total* | *Moulin* | *Total* | *Moulin* |
| *Investissement :* | | | | |
| (A) Esclaves (40) | 800 | | 4 400 | |
| (B) Animaux (60) | 540 | 540 | 540 | 540 |
| (C) Produits importés | 500 | | 1 500 | |
| (D) Produits domestiques | 500 | 500 | 1 000 | 1 000 |
| (E) Total par sous-unité | 2 340 | 1 040 | 7 440 | 1 540 |
| (F) Total des 3 sous-unités | 7 020 | 3 120 | 22 320 | 4 620 |
| *Dépense annuelle :* | | | | |
| (G) Remplacement animaux | 180 | 180 | 180 | 180 |
| (H) Salaires | 170 | 170 | 170 | 170 |
| (I) Marchandises importées | 50 | | 150 | |
| (J) Marchandises domestiques | 50 | 50 | 100 | 100 |
| (K) Salaire meules | 1 200 | | 1 200 | |
| (L) Impôt sur la terre | 400 | | 400 | |
| (M) Total par sous-unité | 2 050 | 400 | 2 200 | 450 |
| (N) Total des 3 sous-unités | 6 150 | 1 200 | 6 600 | 1 350 |
| (O) Production | 2 400 | | 2 400 | |
| (P) Profit (O — M) | 350 | | 200 | |
| (Q) Profit (des 3 sous-unités) | 1 050 | | 600 | |
| (R) Capital d'exploitation (G + H + I + J) | 450 | 400 | 600 | 500 |
| *Totaux par sous-unité :* | | | | |
| (S) Investissement total (E + R) | 2 790 | 1 440 | 8 040 | 2 040 |
| (T) Investissement total (3 sous-unités) | 8 370 | 4 320 | 24 120 | 6 120 |
| (U) Taux de profit | 12,5 % | | 2,5 % | |



| TRANSFORMATION DE LA CANNE | *1610-1640* | | *vers 1780* | |
|---|---|---|---|---|
| | *Total* | *Moulin* | *Total* | *Moulin* |
| *Investissement :* | | | | |
| (A) Esclaves (40) | 800 | | 4 400 | |
| (B) Animaux (60) | 540 | 540 | 540 | 540 |
| (C) Produits importés | 1 500 | | 4 500 | |
| (D) Produits domestiques | 1 500 | 1 500 | 3 000 | |
| (E) Cuivres | 1 540 | | 8 800 | |
| (F) Total | 5 880 | 2 040 | 21 240 | 3 450 |
| *Dépense annuelle :* | | | | |
| (G) Remplacement animaux | 180 | 180 | 180 | 180 |
| (H) Salaires | 310 | 310 | 310 | 310 |
| (I) Marchandises importées | 150 | | 450 | |
| (J) Marchandises domestiques | 150 | 150 | 300 | 300 |
| (K) Cuivres | 150 | | 880 | |
| (L) Total | 940 | 640 | 2 140 | 790 |
| (M) Paiement aux planteurs | 2 400 | | 2 400 | |
| (N) Profits [7 200 — (L + )] | 3 860 | | 2 660 | |
| *Totaux de la sous-unité :* | | | | |
| (O) Investissement total (L + F) | 6 820 | 2 680 | 2 338 | 4 330 |
| (P) Taux de profit | 56,6 % | | 11,4 % | |
| TOTAUX POUR TOUTES LES UNITÉS : | | | | |
| Investissement total | 15 190 | 7 000 | 47 500 | 10 450 |
| Profit total | 4 910 | | 3 260 | |
| Taux de profit | 32,2 % | | 7 % | |

3 % selon nos calculs à partir des archives des Jésuites. Même si le moulin qu'il étudie produit 9 600 arrobes par an au lieu des 7 000 produits par le moulin des Jésuites et même si le premier chiffre permet une efficacité maximum que ne permet par le second, la différence est assez considérable. Elle ne provient pas des impôts puisque ceux-ci ne

sont comptés ni d'un côté ni de l'autre. De plus nous avons vu que les 3 % étaient calculés en se réferant aux chiffres de Pereira. Or ceux que nous avons tirés des comptes réels des Jésuites dénotent une somme de dépenses supérieure. D'où provient donc la différence ? A notre avis de deux sources. D'une part certaines dépenses ne sont pas comptées par Taylor : les barques, les travaux. Notons seulement que notre rubrique « divers » est couverte imparfaitement par certaines des siennes (produits importés, produits doméstiques, etc. ...). D'autre part les modes de calcul et les types d'unités utilisés sont différents. Ce qui multiplie très vite les écarts. D'une certaine manière la comptabilité de Taylor est encore plus « théorique » que celle du Père Pereira. Mais son essai n'est pas sans valeur. Il montre la relativité et la précarité des calculs de ce genre. Le moyen d'aller plus loin sera de se livrer à des analyses comparatives en faisant appel aux travaux realisés par les historiens des Antilles, du Mexique, de la Colombie, du Pérou [12].

### d) *Délaisser l'analyse microeconomique et se livrer à un calcul largement macroéconomique et en tous les cas méso-économique*

C'est de ce point de vue global, ou presque, que procède Celso Furtado [13]. Il écrit notamment :

> « Si nous admettons l'existence de 120 moulins à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, et une valeur moyenne de 15 000 livres sterling par moulin, le montant total des capitaux consacrés à l'étape productrice de cette industrie atteignait à peu près 1 800 000 livres. D'autre part on estime à environ 20 000 le nombre des esclaves africains appartenant à la colonie à cette époque. Si l'on admet que trois quarts d'entre eux étaient directement utilisés dans l'industrie du sucre et qu'on leur impute une valeur moyenne de 25 livres, il en résulte un investissement de 375 000 livres de main-d'œuvre. En comparant cette donnée à la précédente, on en déduit que le capital investi dans la main-d'œuvre esclave approchait de 20 % du capital fixe de l'entreprise. La partie substantielle de ce capital était constituée par des équipements importés.

12. Pour les Antilles, en plus de la longue bibliographie déjà publiée, noter Christian Schnakenbourg, *Les sucreries de la Guadeloupe dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Thèse d'Etat, Université de Paris II, 1973, et Christian Louis-Joseph, *L'esclave, le maître et le marchand. L'économie du sucre aux Antilles Françaises 1730-1848* (Thèse de Doctorat d'Etat de Sciences Economiques, 2 vols. dactylo, Grenoble 1982). Sous le Pérou, voir Pablo Macera, *Instrucciones para el manejo de las haciendas jesuitas del Peru (s. XVII-XVIII)*, dans *Nueva Coronica*, vol. II, fasc. 2, Lima 1966, 130 pp. Sur la Colombe, voir German Colmenares, *Las haciendas de los Jesuitas en el Nuevo Reino de Granada*, Bogota 1969, 138 pp. Sur le Mexique, voir Jean-Pierre Berthe, Xochimancas, *Les travaux et les jours dans une hacienda sucrière de Nouvelle Espagne au XVII<sup>e</sup> siècle*, dans *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, 1966, pp. 88-117.

13. *La formation économique du Brésil*, p. 43.



> Sur le montant du revenu engendré par cette économie, on peut seulement émettre de vagues conjectures. La valeur totale du sucre exporté dans une bonne année atteignait environ 2,5 millions de livres. Si nous admettons que le revenu net produit dans la colonie par l'activité sucrière correspondait à 60 % de ce montant, et que cette activité contribuait à trois quarts du revenu total interne, ce dernier devait approcher 2 millions de livres. Si l'on tient compte du fait que la population d'origine européenne n'était pas supérieure à 30 000 habitants, il apparaît avec évidence que la petite colonie sucrière était exceptionnellement riche ... »

Et il ajoute :

> « Le revenu produit dans la colonie se concentrait dans les mains d'une classe de propriétaires de moulins. De la valeur du sucre au port d'embarquement, seulement une partie infime (pas plus de 5 %) correspondait aux paiements de services hors du moulin, dans le transport et en magasinage. Les moulins entretenaient de plus un certain nombre de salariés : hommes à fonctions variées et superviseurs du travail esclave. En admettant même que pour dix esclaves il y ait eu un salarié, soit mille cinq cents pour l'ensemble de l'industrie sucrière, et en attribuant à chacun d'eux un salaire annuel de 15 livres, on arrive à la somme de 22 500 livres soit moins de 2 % du revenu total du secteur sucrier. Enfin il faut considérer que le moulin avait un certain nombre de frais, en particulier pour l'achat de bétail (de trait) et de bois (qui alimentait les fours). Ces achats constituaient le lien le plus important entre l'économie sucrière et les autres noyaux de peuplement existant dans le pays. On estime que le nombre total de bœufs dans les moulins était égal au nombre d'esclaves. Enfin on admettait qu'un bœuf valait environ le cinquième de la valeur d'un esclave et que sa vie de travail était seulement de trois ans. Ainsi l'investissement en bœufs de trait était-il de l'ordre de 75 000 livres et les frais d'entretien d'environ 25 000. En supposant même que les achats de bois et d'autres de moindre importance arrivent à doubler ce chiffre, on constate que les versements faits par l'économie sucrière aux autres groupes de population atteignaient 3 % au plus du revenu qu'elle même engendrait. Tout montre ainsi qu'au moins 90 % du revenu produit par l'économie sucrière à l'intérieur du pays était concentré dans les mains de la classe des propriétaires de moulins et des plantations de canne. » [14]

Furtado se pose alors la question suivante : que faisaient les propriétaires de cette masse de revenus ? Pas grand chose, semble-t-il, dans les *engenhos*, même si une partie était dépensée en achats de luxe à l'extérieur ou en biens d'investissements. Il est certain que cette masse n'était pas utilisée au sein même de la colonie où l'activité non sucrière absorbait des capitaux infimes. Il n'est pas vraisemblable, ajoute Furtado, que les seigneurs de moulins aient investi dans d'autres régions.

14. *La formation économique du Brésil*, pp. 43-44.

Et il arrive à cette conclusion : une partie importante des capitaux concernés par la production sucrière appartenait à des commerçants.

> « De même une part du revenu que nous attribuions plus haut à la classe des propriétaires des moulins et des cannaies était peut-être ce que l'on appelle de nos jours revenus de non-résidents et demeuraient hors de la colonie. »[15]

Celso Furtado explique ainsi l'intime coordination qui existait entre les phases de production et de commercialisation, « coordination qui prévint la tendance naturelle à la surproduction ». Nous examinerons un peu plus loin le problème de la conjoncture sucrière. Mais dès maintenant nous sommes frappés de la convergence entre les conclusions de nos calculs et celles suggérées à Celso Furtado par des calculs bien différents. En réalité c'est bien le commerce qui, dans ce capitalisme commercial, retire les profits de la production sucrière. Et tout laisse supposer que les maîtres de moulins étaient parents ou commandités des grands négociants portugais, très largement des nouveaux-chrétiens d'ailleurs ou bien qu'ils faisaient eux mêmes commerce du sucre qu'ils avaient produit.

## LES CHARGES FISCALES

Si nous avions voulu que la comptabilité de notre *engenho* soit complète, il aurait fallu tenir compte des impôts. Mieux vaut cependant les grouper, ceux qui pèsent sur la production et ceux qui pèsent sur les différentes étapes du commerce. Nous mesurons mieux ainsi les charges de l'activité sucrière.

Le plus important de ces impôts est constitué par les *dizimos* — les dizimes[16], cette dixième partie de sa récolte que le *senhor de engenho* doit payer à l'Ordre du Christ dont les biens sont administrés par la Couronne. Payée généralement en sucre même à la sortie de la purgerie, elle est affermée, et le prix de la ferme varie avec les récoltes et les prévisions de récoltes. N'exagérons pas d'ailleurs l'élasticité de ces prévisions car elles sont faites souvent pour trois ans. Nous dresserons plus loin un tableau sinon complet, du moins assez abondant des chiffres d'adjudication des dizimes pendant notre période. Il servira à serrer de plus près la conjoncture sucrière. A l'avance nous donnons quelques commentaires qui permettent de préciser les caractères de cet impôt.

Nous n'avons pas encore trouvé de chiffres antérieurs à 1600. Cependant Abreu de Brito, dans son *Inquérito*, fait savoir au roi qu'à Pernambouc en 1591 les 63 moulins à sucre, donnant chacun en moyenne 6 000 arrobes et donc en tout 378 000 arrobes, rapportent 37 800 arrobes de dizimes soit, à 2 *cruzados* l'arrobe, 75 600 *cruzados*[17]. Or, leur perception est affermée pour 28 500. Les fermiers font une bonne affaire qu'Abreu de Brito dénonce comme un abus. Mais le prix de la ferme n'augmentera que lentement. En 1612-1613 il n'est encore que de 43 400 *cruzados*.

Ce contrat des dizimes était à l'origine affermé à Lisbonne pour tout le Brésil. Cette situation s'est transformée en deux étapes. En 1606 le roi décide que l'adjudication aura lieu désormais à Bahia[18]. En 1628, il décide que l'adjudication générale de tous les dizimes sera remplacée par une adjudication particulière à chaque capitainerie[19]. L'adjudication est faite sous forme d'une mise aux enchères.

Généralement les dizimes qui portent sur tous les produits du sol — le sucre y joue un rôle écrasant — et qui sont levés en nature par le contractant, sont payés par lui, partie en nature, partie en argent. La proportion varie. Comme les dizimes servent en général à la défense du royaume[20], l'armée reçoit souvent directement, non de l'argent, mais des vêtements et des marchandises[21]. Et elle s'en plaint. Le *contratador* est généralement un marchand de Bahia qui groupe au besoin plusieurs contrats de dizimes. Tels par exemple en 1614 André Fernandes Margalho « habitant de Bahia », Manuel Borges Sanches « marchand et habitant de cette cité » et Simão de Leão, lui aussi habitant de Bahia[22].

Nous avons conservé des textes de contrats, ainsi celui de Francisco Nunes de Freitas pour la période du 1er août 1623 au 31 juillet 1624. Il s'agit des dizimes « des sucres, menus fruits, bétail et autres choses » pour Bahia, Sergipe d'El Rei, Ilhéus et Porto Seguro. Les 38 000 *cruzados* seront payés comptant, chaque trimestre, le premier paiement étant effectué à la fin du second trimestre, le second à la fin du troisième et ainsi de suite. Le contractant a le droit de sous-contracter. Il doit payer deux arrobes de cire blanche, travaillée, aux fonctionnaires de la Fazenda, fournir deux registres d'écritures et douze rames de papier et payer 1 % du prix du contrat pour les œuvres pies. On ne peut obliger le contractant à aucun versement avant la fin du second trimestre[23].

En 1627, Matias de Albuquerque estime que pour un contrat affermé 150 000 *cruzados*, le fermier dépense en frais d'administration et de recouvrement 50 000 *cruzados*[24]. Il doit donc toucher au moins 200 000

15. *La formation économique du Brésil*, p. 46.
16. Nous conservons l'expression portugaise : le terme « dîme » pourrait prêter à contresens, car la dîme en France était payée au Clergé. De même au Portugal « continental ».



17. Abreu de Brito, p. 57.
18. BA *Inventaire*, n° 258 (20 octobre 1606).
19. *Coll. Chron.*, p. 134 : *Alvará* du 30 août 1628.
20. Mais peuvent servir à tous autres frais. Par exemple en 1639 les Jésuites demandent qu'au Maranhão le produit des dizimes serve au paiement des traitements des ecclésiastiques (*cf.* AHU, Maranhão I, 27 juin 1639 et BA *Inventaire*, n° 862).
21. AHU, Bahia I (28 février 1614) : *Carta do Bispo do Brasil para S.P.*
22. AHU, Bahia I A (8 septembre); et Bahia I (15 oct. 1614) : Contrats.
23. AHU, Bahia I (1er août 1623) : Contrat.
24. *Rev. Inst. Hist. Pernambuco*, n° 168, p. 77.

*cruzados* pour ne pas être en déficit. Ce qui suppose une production de sucre valant au Brésil 2 000 000 de *cruzados*, soit en arrivant à Lisbonne 4 000 000 de *cruzados*. Les frais sont alourdis par les *propinas*, commissions que les fonctionnaires de la Couronne ont pris l'habitude de lever. En 1655 le Conseil d'Outre-Mer relève qu'à Rio et Bahia le contrat monte à 6 ou 8 000 *cruzados*. Pour un contrat de 6 000 *cruzados*, le *contratador* paie 80 000 réaux de commission[25].

Dans un certain nombre de cas, les planteurs jouissent de franchises. Mais sur ce point, la législation a varié. La franchise est une dérogation à la règle fiscale et elle peut avoir un caractère personnel ou réel. Il semble que la coutume se soit établie que les religieux s'abstiennent de payer les dizimes. A l'époque de Philippe II, on avait aboli cette coutume. Mais sous Philippe III, elle réapparaît et en 1614, par exemple, le roi s'en plaint[26]. De même en 1661, le *contratador* des dizimes de Bahia se plaint de ce que les Jésuites ne veulent pas payer les dizimes pour l'*engenho* de Sergipe do Conde : ils disent que depuis qu'il leur appartient, l'*engenho* est un bien ecclésiastique et qu'il en est dispensé[27]. Cette exemption s'étend souvent à d'autres droits[28].

Autres bénéficiaires des franchises : les chevaliers des Ordres Militaires. En principe, ils sont exempts des dizimes sur tout territoire portugais. Cependant au Brésil, dans la première moitié du XVIIe siècle, ils les paient comme les autres colons et finissent par s'en plaindre[29]. Or ses conseillers font remarquer au roi que, si l'on dispense des dizimes les chevaliers des Ordres Militaires, ses revenus baisseront beaucoup et il ne pourra plus payer les traitements des curés. En 1648, les chevaliers de l'Ordre du Christ de Rio prétendant être exempts, on fait saisir leurs biens[30]. Un *alvará* de 1658 les rappelle encore à leur devoir[31].

La franchise la plus importante est celle dite des dix ans. Le premier gouverneur du Brésil, Tomé de Sousa, avait décidé en 1560 que tout constructeur d'*engenho* serait exempt du paiement des dizimes pendant dix ans à dater de la construction de l'*engenho*[32]. Cette règle reste valable à la fin du XVIe et au XVIIe siècles. Elle facilite la « reconstruction » après les invasions hollandaises de Bahia et de Pernambouc. C'est pourquoi les dizimes ne sont pas un reflet absolument exact de la production. D'autant plus que la franchise est souvent frauduleuse. Déjà en 1591 Abreu de Brito dénonce la fraude qui consiste à se faire

25. AHU, Bahia IX (1655) : *Cons. do C.º U.º*.
26. *Coll. Chron.*, p. 90 (30 juillet 1614).
27. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XI, vol. IV, p. 409 (2 juin 1661).
28. *Cf.* AHU, Bahia IX (5 octobre 1662) et BN Rio, *Doc. Hist.*, série V, vol. VII, p. 159 (9 juin 1664).
29. AHU, Pernambouc III A (15 mai 1647) : Lettre du Gouvr du Brésil au roi.
30. AHU, Inventaire Rio 613-614.
31. *Coll. Chron.*, p. 22 et BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI, p. 156.
32. Alfândega de Lisboa, Extractos I, 173 (11 août 1573); Alfândega de Setúbal, Livro do Reg. I, 28 A, p. 160 vº (11 août 1583).



passer pour un *senhor de engenho* et à jouir de ses franchises[33]. En 1596, les *contratadores* des douanes portugaises sont autorisés à placer des facteurs dans les ports brésiliens pour vérifier le bien fondé des franchises. Certains colons parviennent à présenter de faux certificats[34]. D'autres, la franchise de dix ans allant être épuisée, refont leur *engenho* pour obtenir dix nouvelles années; au besoin ils l'ont laissé un peu s'abîmer[35]. D'autres font passer des sucres sans franchise comme des sucres en ayant une[36]. Il semble aussi que l'utilisation des lettres de change favorise la fraude[37].

Le gouvernement essaie, avec plus ou moins de bonheur, de lutter contre ces fraudes. Il oblige les fraudeurs à payer. Il précise que la franchise est supprimée pour ceux qui cessent de moudre deux ans[38], qu'elle ne joue pas pour ceux qui remettent à neuf leur *engenho*, à moins que celui-ci ait cessé de moudre pendant 4 ans parce qu'en trop mauvais état[39]; que les *trapiches* — les moulins à bœufs — ne comptent pas comme *engenhos* et ne peuvent être exemptés des droits[40]. Il indique quelles justifications il faut fournir pour être exempté des droits sur les sucres. Enfin, le 21 mai 1644, le Conseil d'Outre-Mer discute un projet de lutte contre la fraude présenté par João Rebello de Lima. Les mesures qu'il propose sont acceptées : création dans chaque port d'un registre des *engenhos* : on y inscrira les franchises auxquelles ils ont droit; déclaration sur l'honneur par les *senhores de engenhos* des quantités de sucre récoltées et du sucre qui reste après paiement des dizimes; présentation, par le fermier des dizimes, du certificat à lui délivré, par le *senhor de engenho*, de la quantité de sucre produite dans son moulin ...[41]. Ces dispositions sont reprises et renforcées en 1655[42].

On comprend la préoccupation du gouvernement. Vers 1608 ou 1610 on calcule que sur 18 ou 20 000 *cruzados* qui devaient être payés en dizimes les *senhores de engenhos* ont payé seulement 100 000 réaux[43]. De plus, les Brésiliens tendent toujours à élargir légalement leurs franchises. En 1656, la municipalité de Pernambouc demande et obtient de les étendre aux « pensions »[44]. S'appliquent-elles seulement en cas de

33. Abreu de Brito, pp. 60 et suiv.
34. Alfândega de Lisboa, Extractos III, p. 119 (18 sept. 1596) et BA *Inventaire*, nº 321 (Lisbonne, 9 août 1607).
35. AN Madrid, Estº, Livre 81, p. 277; AHU, Paraïba I (6 mars 1616) : Lettre du capitaine de Paraïba au roi.
36. AHU, Bahia I (19 septembre 1612) : *Regimento e provisões* ...
37. AHU, Bahia I (1614) : *Requerimento de André Faro da Costa.*
38. Simancas, SP 1 500 m, f. 26 (16 mars 1609) : *Alvará.*
39. Alfândega de Lisboa, Extractos IV, p. 93 (13 juillet 1611).
40. Evora, *Livro Dourado*, p. 354 (24 mai 1614) ; *cf. Coll. Chron.*, p. 88.
41. AHU, Cons. Ultramarino XIII, f. 80 bis.
42. AHU, Bahia VII (17 décembre 1655); *Coll. Chron.*, p. 376 (17 septembre 1655); AN Rio, 10-150 (17 déc. 1655) : Ordre du roi.
43. AN Madrid, Estº, Livre 81, p. 277 : Lettre du vice-roi au roi.
44. AHU, Pernambouc IV (10 juin 1656) : *Cons.ª do C.º U.º*. Pour la définition des pensions, voir plus loin.

destruction ou de détérioration des moulins ? En 1626, la municipalité de Bahia, devant la crise de la production sucrière, demande que les droits soient supprimés au moins pendant les deux années qui viennent : on a perdu la moitié de la récolte de 1623, celle de 1624 et la plus grande partie de celle de 1625, sans compter un vrai sac de la ville par les troupes espagnoles[45]. S'appliquent-elles au Maranhão ? En 1645, le *provedor* de la Fazenda du Maranhão demande que les colons ne paient pas les dizimes pendant cinq ans[46]. S'appliquent-elles aux dettes privées contractées par les *senhores de engenho* ? Nous rejoignons ici un autre problème qui a préoccupé le gouvernement : celui de la protection des capitaux et par les capitaux de toute l'activité sucrière du Brésil.

En 1612 on interdit de saisir les *lavradores* et *senhores de engenhos* endettés pour plus de la moitié et des deux tiers de leurs récoltes. On a peur qu'ils ne puissent payer les dizimes. Les hommes d'affaires de Lisbonne protestent : jamais les *lavradores* et *senhores de engenhos*, disent-ils, n'ont été plus riches[47]. Et pourtant le 14 avril 1615 une lettre royale annule une provision antérieure qui accordait des délais aux débiteurs des *engenhos*[48]. Le roi protège les moulins, signe qu'ils ne sont peut-être pas aussi riches qu'on le dit à Lisbonne. Par la suite, la législation est encore plus nette. En 1632, le gouvernement interdit de saisir les esclaves ou les bœufs de labour du moins ceux qui travaillent de façon permanente dans l'exploitation même; les esclaves domestiques sont exclus de cette franchise[49]. En 1636, il rappelle qu'on ne peut saisir ni les bœufs ni le matériel, les cuivres en particulier[50]. A plusieurs reprises, par exemple le 23 décembre 1663, le roi rappelle que les moulins ne peuvent être mis en gage pour dettes — mais seulement leurs revenus[51].

Toutes sortes de précautions sont prises à cette époque contre la saisie pour dette. En 1655, les colons d'Itamaraca demandent à ne pas être saisis pour dettes pendant dix ans. Le gouvernement rappelle qu'en 1651 il a fixé pour l'Angola un délai de deux ans et l'obligation de payer un cinquième de la dette par an[52]. Ce sont des concessions analogues qu'on accorde aux colons de Pernambouc[53]. En 1658, les colons du Paraïba demandent un délais de six ans. Le Conseil d'Outre-Mer accorde trois ans et le paiement de la dette par cinquièmes, chaque année[54]. En 1669, on permet à un *senhor de engenho* de Bahia de ne payer que la moitié de sa dette pour l'année courante. Les récoltes des années précédentes ont été particulièrement mauvaises à cause de la mortalité des Noirs, due à la petite vérole[55].

Les impôts autres que les dizimes sont perçus au Brésil ou au Portugal. Au Brésil, il faut mettre à part les redevances payées au donataire : la *pensão* payée depuis 1534 par chaque *engenho*. En 1654, le bénéfice de cet impôt passe à la Couronne[56]. Et le *redizime*, soit 10 % des dizimes[57].

Les autres droits perçus au Brésil sont d'abord le *cruzado* par caisse mais nous ignorons ce qu'il devient après 1605[58] — et la *vintena* — le « vingtième » — créée en 1631 pour financer l'armée et entretenir les forteresses, après l'invasion hollandaise à Pernambouc[59]. Elle semble vite disparaître, puis reparaît en 1642 parce qu'on a besoin alors de 48 000 *cruzados*[60]. C'est un impôt extraordinaire au sens actuel du mot. Le 17 novembre 1643, le gouverneur le fait affermer pour en faciliter la perception et bien que la municipalité ne soit pas très favorable à la ferme[61]. L'administration de la *vintena* pose toutes sortes de problèmes. Sa perception est mauvaise. En 1649, le gouverneur décide d'établir dans chaque paroisse un « *lançador, contador e executor da vintena* » nommé par la municipalité. Il devra percevoir la *vintena* et dépendra du *provedor mor* de Bahia[62]. En octobre 1650 on s'interroge sur l'utilité de la *vintena*. Elle a rapporté pour les années 1642 et 1643, 30 258 031 réaux; les frais s'élevant à 1 608 220 réaux, il est resté 28 649 811 réaux; pour les années 1644 et 1645, 32 927 286 réaux; les frais s'élevant à 2 202 880 réaux, il est resté 30 724 406 réaux.

Le rendement annuel est de 14 324 000 réaux. Mais les inconvénients sont nombreux :

> sur 20 arrobes de sucre, le planteur en donne 2 aux dizimes, et 1 à la *vintena*. Et pour celle-ci doit fournir les caisses;
>
> le sucre donné est de mauvaise qualité, difficile à vendre. Sa vente n'est donc pas un moyen sûr et rapide de subvenir aux besoins de la garnison;
>
> les pauvres paient plus que les riches qui corrompent les juges s'ils sont poursuivis. Certains changent sans cesse de paroisse pour ne pas payer[63].



45. AHU, Bahia I (1626) : Lettre de la Municipalité de Bahia au roi.
46. AHU, Maranhão I (29 janv. 1646) : *Cons.a do C.o U.o*; AHU, Cons. Ultramarino XIII, f. 297.
47. AHU, Bahia I (28 novembre 1613) : *Requerimentos dos homens de negócio da cidade de Lisboa.*
48. *Coll. Chron.*, p. 130.
49. *Coll. Chron.*, p. 249 : Lettre royale du 11 août 1632.
50. W. Pinho, p. 181.
51. *Coll. Chron.*, p. 92 et nombreuses autres références.
52. AHU, Pernambouc III (8 avril 1655) : *Cons. do C.o U.o.*
53. AHU, Pernambouc IV (6 oct. 1656) : *Cons. do C.o U.o.*
54. AHU, Paraïba I (23 février 1658) : *Cons. do C.o U.o*; Recife, Bibl. Pub. Cam. Olinda, p. 32 v° (16 février 1668) : Provision royale.
55. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVII, p. 53 (1er février 1669).
56. *Ordem régia* du 4 nov. 1654 (cf. *Anais Pernamb.*, t. III, p. 426).
57. Par exemple Simonsen, t. I, p. 128.
58. AHU, Bahia I (21 octobre 1602) : *Capitulo da Carta Régia*; cf. AHU, Reino I (22 novembre 1602); BA *Inventaire*, nos 81 et 131.
59. BA *Inventaire*, nos 541 et 548.
60. *Atas Bahia*, t. II, p. 125.
61. *Atas Bahia*, t. II, pp. 183 et 201.
62. *Atas Bahia*, t. III, p. 22, 2 juin 1649.
63. *Atas Bahia*, t. III, pp. 88 à 92.

Le 22 octobre 1650, la *vintena* est remplacée par un impôt d'une demi-pataque par *canada* de vin[64]. Elle réapparaîtra, semble-t-il, un peu plus tard[65].

Entre temps, en 1646, on a créé, pour Bahia seulement, un autre impôt, celui du *teston* par *tarefa* de sucre. Le *lavrador* et le *senhor de engenho* en paient chacun la moitié. Il sert à la construction de la grande digue et de la forteresse. Perçu à dater du 1er août 1646, il sera suspendu le 31 juillet 1647 à moins que le travail ne soit fini avant[66].

Autre impôt encore : le subside, perçu pour l'entretien de l'infanterie[67]. Nous ignorons la date de sa création. Il est de 300 réaux par caisse de sucre. Il existe encore au temps d'Antonil[68].

Le paiement de la dot de la reine d'Angleterre, princesse portugaise, entraîne l'établissement d'un véritable impôt de répartition. Il faut que l'Empire portugais fournisse deux millions de *cruzados* et le Brésil 140 000 par an. Une partie de l'argent doit servir à l'entretien de l'infanterie, une autre à payer à la Hollande son indemnité de guerre[69]. Bahia doit verser 80 000 *cruzados* par an pendant 16 ans; Pernambouc 25 000 *cruzados*. Ces sommes sont obtenues de différents façons : un impôt d'un vingtième sur le sucre et le tabac[70]; un impôt de 500 réaux sur les mêmes marchandises[71]. Ces impôts ont pesé longuement et lourdement sur le sucre. Ils donnent une idée de l'importance respective des différentes capitaineries et de leur production sucrière : aux 80 000 *cruzados* demandés à Bahia s'opposent les 25 000 demandés à Pernambouc, les 26 000 demandés à Rio et les 3 000 demandés à Paraïba[72].

Les autres droits sont perçus à Lisbonne : le *consulado* créé en 1592 par Philippe II pour payer la garde des côtes. C'est un droit de 3 %[73]. En 1710, il représentera 840 réaux par caisse de sucre[74]. La sise, impôt sur les ventes, payé par les sucres à leur arrivée à la douane de Lisbonne[75]; le quint du sucre, qui apparaît dès 1653 et semble d'un bon

64. *Atas Bahia*, t. III, p. 98.
65. Lamego, Ms. n° 58 (Recife, 38 août 1662) : Lettre de Francisco de Brito Freire au roi; Mun. Bahia, Gov. e Senado (30 avril 1664) : Proclamation du vice-roi; BN Rio, *Doc. Hist.*, série VII, vol. IX, p. 210 (12 décembre 1664).
66. *Atas Bahia*, t. II, p. 328.
67. AHU, Pernambouc IV (13 septembre 1658) : Lettre de la municipalité de Pernambouc au roi.
68. Antonil, pp. 278-279.
69. Elle demande, en 1668, 500 000 *cruzados* comptant (*Elem. Lisboa*, t. VII, p. 72). D'où la contribution volontaire de Lisbonne de 1 *cruzado* par caisse de blanc, 3 testons par caisse de moscouade, 2 testons par caisse de panelle.
70. *Atas Bahia*, t. IV, p. 190 (29 avril 1664) : au prix de 1 200 *réis* le sucre blanc et 600 *réis* le moscouade.
71. AHU, Bahia XI (24 décembre 1667) : *Carta do desembargador João de Góis de Araújo para S.M.*
72. AHU, Paraïba (12 juin 1662) : Lettre du Gouverneur du Maranhão.
73. Severim, *Noticias*, pp. 12-15.
74. Antonil, pp. 278-279.
75. Alfândega de Lisboa, Extractos I, 173 (11 août 1573).



rendement. On en parle encore en 1668[76]. Les sucres brésiliens passant par Madère ou les Açores paient dans ces îles 10 % d'entrée et 10 % de sortie ou, en transit, 20 % en bloc[77]. Le roi et les Ordres Militaires sont affranchis de toutes ces taxes[78], qui représentent en 1614 et rien que pour Lisbonne, 280 réaux par arrobe[79]. Au total, le prix de tous ces impôts est variable mais lourd. Vers 1624 un Hollandais estime qu'il représente 30 % du prix du sucre[80]. Et cette proportion aura tendance à augmenter.

## LE COMMERCE : TRANSPORT ET DISTRIBUTION

L'expédition du sucre en Europe est faite soit au nom des *lavradores* et des *senhores de engenhos*, soit au nom des marchands qui jouent le rôle d'exportateurs. En dehors des servitudes fiscales, qui sont plus lourdes pour ces derniers, elle est soumise à un véritable contrôle de police maritime.

Première formalité : la vérification ou l'inscription des marques sur les caisses. A la fin de notre période, on rappelle que ces marques doivent être faites au moulin même pour gagner du temps[81]. Preuve qu'elles ne l'ont pas toujours été obligatoirement. Mais ces marques sont indispensables[82]. Nous avons vu en quoi elles consistaient. Il semble qu'il ait été assez difficile de les obtenir, comme le prouvent les nombreux réglements et mémoires qui les concernent[83].

Autre formalité : celle de la pesée. La balance est un monopole qui donne droit à la perception d'une taxe proportionnelle au poids : 30 réaux par quintal à Rio à partir de 1614[84]. Le monopoliste désigné en 1614 n'accepte d'ailleurs sa charge qu'en 1617[85]. Désormais les négociants de Lisbonne ne se plaindront plus qu'on leur envoie des quantités inexactes. Les mêmes négociants, en 1638, demandent aussi une balance à Bahia[86]. Que décide-t-on ? En 1644, la municipalité de Bahia fait

76. *Elem. Lisboa*, t. V, pp. 390, 416, 441; t. IV, p. 149; *Coll. Chron.*, p. 295 (17 janvier 1654).
77. Alfândega de Lisboa, Extractos IV, p. 76 (19 décembre 1667); AD Ponta Delgada, Canto, t. I, 5, p. 80 (16 avril 1642); Simancas, SP 1516 m, p. 6 v° (17 janv. 1618) : Lettre du roi. Le sucre des Açores paye ces droits à Lisbonne, le sucre de Madère à Madère (Alfândega de Lisboa, Extractos I, 98, 24 octobre 1554).
78. Par exemple : Alfândega de Lisboa, Extractos IV, p. 147 (28 avril 1614); p. 156 (26 août 1615); p. 203 (18 février 1633), etc.
79. AHU, Bahia I (1614) : *Requerimento de André Farto da Costa.*
80. Moerbeeck, p. 39.
81. AN Rio, 12-131, 21 mars 1667 : Lettre du roi.
82. BN Rio, *Doc. Hist.*, série V, vol. VII, p. 357 (Bahia, 23 mars 1668).
83. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XI, vol. IV, p. 165 (30 janvier 1672); et AHU, Inventaire Rio IV, n° 1613 (Rio, 1687).
84. Coaracy, pp. 38-39.
85. Coaracy, p. 41.
86. AHU, Bahia III (1638) : *Requerimento dos homens de negócio de Lisboa.*

remarquer qu'une balance officielle aurait de gros inconvénients : il faudrait décharger les caisses, puis les charger à nouveau. On risquerait d'en perdre. Bien souvent le déchargement serait impossible à cause de la marée. Le droit à payer s'ajouterait aux nombreux impôts qui pèsent déjà sur les sucres. Finalement la municipalité décide que chacun sera libre de peser ou non ses caisses[87]. Encore faut-il avoir une balance et des poids. En 1668 (ou 1686) la douane de Madère réclame 10 poids de métal de 2 arrobes chacun pour peser les caisses de sucre : jusqu'ici elle les pesait avec des pierres au préjudice de la Fazenda royale, car les caisses qui étaient autrefois de 20 et 25 arrobes sont aujourd'hui de 30, 35 et 40 arrobes et elles paient ainsi moins que ce qu'elles devraient[88].

Le *trapiche* est un entrepôt, un « dock », où les sucres attendent l'embarquement. A Bahia, il existe, à la fin du XVIe siècle, sur la plage même du port, un espace réservé au sucre et où l'on fait sécher celui-ci au soleil[89]. En 1612, c'est devenu un « quai », autour duquel sans doute on a peu à peu construit les entrepôts[90]. Ces entrepôts, par une sorte de concession, appartiennent à des particuliers. Le 22 janvier 1628, la municipalité de Bahia décide avec les propriétaires des *trapiches* José Lopes et Baltazar Ferreira que ceux-ci percevront par caisse de sucre 400 réaux pour le premier mois et 20 réaux pour chacun des mois suivants. Les barques qui chargent les caisses sur les navires percevront 40 réaux par caisse[91]. En 1655, les marchands réagissent contre un abus qui s'est introduit chez les *trapicheiros*. Ceux-ci renvoient parfois aux *engenhos* les vieux sucres, non embarqués. Là on les recouvre d'une couche de nouveau sucre et on les vend comme nouveaux sucres. On vend ainsi un sucre qui a perdu ses qualités. Les marchands protestent auprès de la municipalité. Celle-ci interdit aux *trapicheiros* de renvoyer les vieux sucres dans les *engenhos*, qu'ils soient blancs ou moscouades. Ces sucres doivent être expédiés au Portugal. Chaque *trapiche* possédera un livre des entrées et un livre des sorties. Les contrevenants paieront 500 *cruzados* et verseront à l'acheteur la valeur de la caisse de sucre; ils feront 30 jours de prison et seront privés de leurs *trapiches*[92].

A Pernambouc, on désigne plutôt ces entrepôts sous le nom de *passos*. Les documents nous les signalent au moins dès 1590. En 1597 on en construit un dans les *salgados*, les près salés qui entourent Recife. La municipalité de Olinda concède, dans ce but, un terrain à António de Albuquerque. Les 20 000 caisses de sucre incendiées en 1630 devant l'invasion hollandaise se trouvent dans les *passos*. Quand en 1656 on dote d'un patrimoine la chapelle de « Nossa Senhora dos Prazeres » — N.-D. des Plaisirs — sur le mont Guararapes, on fait figurer dans son patrimoine

87. *Atas Bahia*, t. II, p. 244.
88. ANTT, Funchal : Andrade (24 octobre 1668 [ou 1686]). Ce document confirme, on le voit, ce que nous disions du poids des caisses.
89. Bahia, *Livro Tombo S. Bento*, pp. XXVII et 363.
90. *Atas Bahia* (22 janvier 1628).
92. *Atas Bahia*, t. III, p. 299.



deux *passos* pour le sucre, situés à Recife, mesurant 90 palmes de longueur sur 66 de largeur et construits par les Hollandais[93].

A Rio de Janeiro en 1614 l'adjudicataire de la balance obtient l'autorisation de construire un entrepôt. En 1625, on juge que l'exploitation n'a pas été satisfaisante. La municipalité décide de construire un entrepôt près de la plage avec un quai où l'on puisse débarquer le sucre venu des environs, le peser, emmagasiner les caisses et percevoir 40 réaux par caisse, « à l'exemple de ce qui se fait à Bahia et Pernambouc »[94]. Et en 1636 la municipalité concède à Salvador de Sá un terrain de 10 brasses de longueur sur 5 de largeur pour y construire un *armazém* — entrepôt — pour les sucres et autres marchandises[95].

Le transport des sucres suit les mêmes règles que celui des autres marchandises. Ce que nous avons dit des « connaissements » à propos du bois s'applique au sucre[96]. Le nombre de caisses que peut transporter un navire est assez variable. Avant 1640, les navires sont petits comme tous les navires qui font le commerce du Brésil, comme ceux qui transportent le bois. Ce sont souvent les mêmes. Voici ce que quatre *navios* ont transporté en 1618 :

| | *Sucre blanc et moscouade* | *Sucre panelle* |
|---|---|---|
| *Navio* du maître Manuel Piz ......... | 218 caisses | 36 caisses et 1 *fecho* |
| *Navio* du maître João Ribeiro ...... | 211 » | 2 » |
| *Navio* du maître P.º F.º Falle ...... | 311 » | 26 » et 4 *fechos* |
| *Navio* du maître Diogo Diaz Borges | 488 » | 153 » |
| Total ........................... | 1 228 » | 217 » et 5 *fechos* |

soit en moyenne plus de 360 caisses par bateau[97].

93. *Anais Pernamb.*, t. II, p. 109 (7 novembre 1597).
94. Coaracy, pp. 62-63.
95. AHU, Inventaire Rio, nº 1815.
96. *Cf.* par exemple AHU, Pernambouc IV (18, 20, 24 mars 1663).
97. Simancas, SP 1474 m, ff. 110-112 (1618) : *Rol das Caixas*... Voici ce qu'un marchand, Miguel Dias de Santiago, envoie de Bahia en 1596 (Londres, PRO, SP 9/104) :

| | |
|---|---|
| Moscouade . | 526 arrobes, 14 *arratéis*. |
| Blanc . . . . . | 1 048 arrobes, 10 *arratéis*, dont 110 arrobes de sucre blanc d'Ilheus, le reste, de Bahia. |
| Panelle . . . . | 129 arrobes, 20 *arratéis*. |
| Confitures, etc. | 34 arrobes, 9 *arratéis*. |

Après 1650, la taille des navires tendant à croître, chacun d'eux transporte plus de caisses. En tous temps, les gros navires transportent plus : pour 1646 nous avons le cas d'une nef qui transporte 612 caisses[98].

Rien à dire de spécial non plus sur la traversée. Notons seulement que pour beaucoup elle s'inscrit dans un voyage triangulaire Lisbonne-Angola-Brésil, pour lequel les étrangers eux-mêmes, surtout lorsqu'ils sentent qu'on a besoin d'eux, demandent souvent des licences[99]. Certaines dispositions particulières sont le résultat de faveurs. Par exemple Salvador de Sá obtient en 1653, en arguant de sa qualité d'*alcaide mor* et de plus grand propriétaire de moulins et d'élevages de Rio, le droit à 10 % du tonnage de tous les navires chargés à Rio, pour le transport de ses sucres, au prix ordinaire du transport. Les Hollandais ont accordé une faveur analogue en 1651 à Gaspar Dias Ferreira pour qui tout navire quittant Pernambouc doit emporter 8 caisses de sucre[100].

Le prix du transport, *frete*, n'est pas négligeable : 16 000 réaux par tonneau vers 1625[101]. Et en 1710 : 11 520 réaux par caisse[102]. Il faut y ajouter à l'époque des flottes, les droits d'avarie qui servent à payer le convoi et la protection des bateaux[103]. A Lisbonne on retrouve, comme à l'embarquement, les entrepôts et la balance. Les règles sont les mêmes que pour les autres marchandises. Quelques dispositions cependant concernent spécialement les sucres. Les quatre gardes chargés de leur surveillance perçoivent, à partir de 1647, 2 000 réaux par gros navire — *navio de gávea* — et 1 500 par caravelle. Ils tiennent sous clef les caisses et sont financièrement responsables de leur conservation[104]. En 1651, le Conseil de la Fazenda précise que les caisses de sucre doivent être rangées à part dans les entrepôts et de manière à ce que les marques restent visibles[105]. En 1652, il prescrit de laisser un espace ou couloir

---

Ce qui représente en valeurs :

| | | |
|---|---|---|
| Moscouade . | 238 773 | réaux. |
| Blanc . . . . . | 930 898 | réaux dont 86 795 réaux pour le sucre blanc d'Ilheus. |
| Panelle . . . . | 31 110 | réaux. |
| Confitures, etc. | 45 400 | réaux. |
| Au Total . . . | 1 246 181 | réaux, auxquels il faut ajouter 133 011 réaux de frais. |

98. AHU, Bahia V (3 août 1646).
99. AHU, Angola III, 1656, 24 mai 1646, 19 janv. 1649, 2 mai 1650, 2 mai 1651.
100. Coaracy, p. 140; AN Rio, Col. 60-7, p. 112 v° (6 novembre 1653) : Ordre du roi; AHU, Rio II (29 octobre 1653) : *Cons. do C.º U.º*. Gaspar Dias Ferreira est un Portugais d'Amsterdam naturalisé Hollandais pour mieux servir secrètement les Portugais.
101. BN Rio, 5974, p. 191 (*cf.* BA *Inventaire*, n° 391).
102. Antonil, pp. 278-279.
103. *Cf.* notre III[e] partie.
104. Alfândega de Lisboa, Extractos VI, p. 123 (14 mars 1647).
105. Alfândega de Lisboa, Extractos VII, p. 12 (11 novembre 1651).



— *coxias* — entre les caisses pour circuler et pour les enlever plus facilement[106].

L'existence d'une balance dans chaque port importateur de sucre est aussi un grand souci de l'administration. En 1626, elle exige qu'il y en ait une à Viana et que les sucres soient dédouanés par arrobe et non par caisse[107]. En 1628, le Conseil de la Fazenda préconise l'achat d'une seconde balance pour Lisbonne : signe de l'augmentation des importations[108]. En 1651, il exige un livre d'enregistrement spécial pour la balance[109]. Le problème de la tare, c'est-à-dire de l'erreur qu'on peut admettre dans la pesée pour le poids de la caisse et de l'emballage, donne lieu à toute une réglementation. A Viana, selon l'*alvará* du 7 décembre 1626, on admet une tare d'une arrobe de plus par caisse qu'à Lisbonne, car l'ancien réglement était fait pour des caisses de 18 arrobes alors « qu'aujourd'hui certaines en ont jusqu'à 30 »[110]. La même année, le Conseil fixe les tares de Lisbonne à 4 arrobes pour les caisses de plus de 26 arrobes et à 3 arrobes et demie pour celles qui pèsent moins.

Le commerce du sucre est libre, dans les limites du monopole colonial. Cependant le commerce avec Madère a été, nous l'avons vu, soumis à de sérieuses limitations[111]. De même le commerce avec les Açores[112]. Il semble pour celles-ci que ce soit surtout le désir d'éviter pirates et corsaires qui les aient introduites[113]. Sans compter les restrictions qui tendent à limiter à Lisbonne le monopole du Portugal continental, au détriment des autres ports, Viana et Porto surtout[114]. Cependant la guerre et les tempêtes obligent souvent à dérouter les navires de sucre.Un document assez volumineux nous permet de connaître l'importance de cette déviation par Madère pour l'année 1640[115]. Encore ne sommes-nous pas sûrs que le document soit complet. Il s'agit du tableau des droits payés par les navires chargés de sucre du Brésil et qui en 1640 se sont arrêtés à Madère. Nous avons une idée de la part du sucre dans le transport si nous faisons la sommes des droits perçus :

| | | |
|---|---|---|
| Tabac ........................................ | 67 950 | réaux |
| Coton ........................................ | 24 150 | » |
| Peaux ........................................ | 13 620 | » |
| Sucre ........................................ | 4 337 670 | » |
| Total ........................ | 4 443 390 | » |

---

106. Alfândega de Lisboa, Extractos VII, p. 50 (5 mars 1652).
107. Alfândega de Lisboa, Extractos IV, p. 184 (7 décembre 1626).
108. Alfândega de Lisboa, Extractos XIII, p. 60 (9 octobre 1628).
109. Alfândega de Lisboa, Extractos VII, p. 3 (6 novembre 1651).
110. *Coll. Chron.*, p. 316 (2 juin 1654).
111. *Cf.* le chapitre précédent, paragraphe I.
112. Alfândega de Lisboa, Extractos III, p. 161 (5 décembre 1598).
113. *Coll. Chron.*, p. 234 (31 déc. 1631); Simancas, SP 1 529 m, pp. 36 v°-37.
114. Simancas, SP 1 510 m, p. 5 (19 mars 1614); p. 43 (3 juillet 1614).
115. ANTT, Fazenda do Funchal, n° 40 : Liste des navires déroutés.

Encore une partie des sucres ne paie-t-elle que la moitié des droits parce qu'elle est envoyée par des *lavradores*, des *senhores de engenho* et même une petite partie ne paie-t-elle rien du tout parce qu'envoyée par des ecclésiastiques ou autres privilégiés. La somme des droits par mois est intéressante : les bateaux de sucre arrivent dans l'Atlantique oriental surtout en août et en mai. Cependant nous ne savons rien pour janvier, février et mars : est-ce lacune ? est-ce effectivement période creuse ?

| | | |
|---|---|---|
| Avril | 357 230 | réaux |
| Mai | 1 180 010 | » |
| Juin | 2 880 | » |
| Juillet | 139 140 | » |
| Août | 1 409 890 | » |
| Septembre | 200 340 | » |
| Octobre | 419 230 | » |
| Novembre | 522 210 | » |
| Décembre | 110 640 | » |
| Total | 4 341 570 | » |

Sur cette somme, 3 759 400 réaux représentent les droits des sucres venus de Bahia et 582 170 réaux ceux des sucres venus du Maranhão. L'ensemble représente 32 294 arrobes et demie dont 13 457 arrobes et demie de panelle transportées sur 5 bateaux. Plus tard, nous retrouvons la trace de ces sucres déroutés par Madère, par exemple en 1653, 1659, 1660[116]. Nous trouvons aussi celle des sucres déroutés par les Açores[117].

Il existe des exceptions au principe même du pacte colonial[118]. Des licences sont accordées à des navires de nationalité étrangère, surtout lorsqu'on manque de moyens de transport. Ce sont par exemple des Gênois[119], des Allemands de Lubeck ou de Hambourg[120]. L'un d'eux se charge même en 1649 de prendre à l'aller des émigrants de Santa Maria pour le Maranhão, mais du Maranhão, il où n'y a pas assez de sucre, il ira en prendre au Brésil[121]. Les Anglais eux aussi obtiennent des licences, surtout après 1640[122]. Sans entrer dans le détail des relations commerciales entre l'Angleterre et le Portugal[123], rappelons que les

116. ANTT, Funchal : Andrade (27 septembre et 2 octobre 1653, 6 avril 1659, 18 octobre 1660).
117. AD Angra, Maldonado 1662.
118. AN Madrid, Et^o, Livre 81, p. 292 : rappelle la prescription.
119. BA *Inventaire*, n^o 834 (4 janvier 1639); AHU, Bahia VIII (19 janvier 1658) : *Cons.^a do C.^o U.^o*.
120. AHU, Bahia I A (s.d.) : *Cons.^a do C.^o da Faz.^a*; AHU, Reino VIII (18 août 1635) : *Cons.^a do C.^o da Faz.^a*.
121. AHU, Açores I (16 avril 1649) : *Consulta do C.^o U.^o*.
122. Alfândega de Lisboa, Extractos V, p. 193 (21 juillet 1641).
123. *Cf.* Shillington et Chapman ..., notre III^e partie, chap. IV, § I et Lippmann, pp. 170-172.



droits préférentiels imposés en Angleterre en 1661 pour favoriser les sucres des Barbades et de la Jamaïque provoquent des protestations des marchands anglais du Portugal. Ceux-ci disent que chaque année 10 ou 12 gros navires anglais vont du Portugal au Brésil[124]. Ce commerce est soumis à certaines limitations. En 1641, on autorise un Anglais à aller chercher du sucre au Brésil à condition que le maître et les pilotes de son bateau soient Portugais[125]. En 1648 un de ses compatriotes ne pourra prendre de sucre à Rio que s'il n'en trouve pas à Bahia[126]. Avant 1640, les Anglais comptent surtout sur la capture en course[127] ou la contrebande[128]. La contrebande ne cesse pas après 1640 et le sucre y joue son rôle[129].

La contrebande est aussi très importante avec les territoires espagnols. Beaucoup de navires, se plaint-on vers 1610, vont de la côte d'Andalousie au Brésil[130]. Le sucre brésilien parvient aux Canaries et de là va en Flandres sans même passer par les ports portugais[131]. Certains bateaux chargés de sucres abordent dans les ports asturiens au lieu de s'arrêter au Portugal[132], ou même s'arrêtent en Galice[133]. En 1670 le Régent se plaint de ce que les navires partent de Madère et des Açores pour le Brésil et reviennent décharger aux Canaries : de là le sucre va directement à Amsterdam. Il demande aux autorités brésiliennes d'exiger le reçu de la caution payée dans les ports portugais et obligeant les bateaux à y revenir. Il est probable qu'à Funchal et Angra la surveillance s'était relâchée[134].

La France a sa part dans la contrebande du sucre et les licences[135]. Il s'est même établi dès le XVI^e siècle un commerce important entre Angra et la Rochelle. Le sucre y joue son rôle[136]. En 1669, Colbert offrira son concours aux Portugais qui luttent contre les empiètements des trafiquants néerlandais dans le domaine colonial. Il aurait voulu que les Portugais reprennent —au moins en partie— leur activité et

124. *Cf. The present state of trade ...*, pamphlet cité par Boxer, *English Shipping in the Brasilian Trade ...*
125. AHU, Bahia III (22 août 1641) : *Cons.^a do C.^o da Faz.^a*.
126. AHU, Bahia VI (20 mai 1648) : *Cons.^a do C.^o U.^o*; AHU, Pernambouc III A (31 mai 1671) : *Do Procurador da Fazenda de Pernambuco*.
127. Par exemple : *Calendars. Domestic*, vol. CXLIV (12 et 13 juin 1629); vol. CLXXI (20 juillet 1630).
128. Par exemple : AHU, Bahia I (19 sept. 1612) · *Regimento e Provisões ...*
129. AHU, Cabo Verde III (21 juillet 1660) : Lettre du roi à F.^co Barreto; AHU, Bahia VIII (13 mai 1661) : Lettre de Brito Correa au roi, etc.
130. AN Madrid, Est^o, Livre 81, p. 292 : Du vice-roi au roi.
131. Simancas, E 436, f. 162 (21 septembre e1613) : Lettre du duc de Lerme et *Cons.^a do C.^o de Portugal*.
132. Simancas, SP 1519 m, f. 39 v^o (16 mai 1625) : Du roi aux Gouverneurs.
133. BA *Inventaire*, n^o 637 (21 avril 1632); n^o 667 (6 octobre 1632).
134. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVII, p. 70 (Lisbonne, 5 février 1670); p. 22 (14 février 1670).
135. BA *Inventaire*, n^os 159-191-244.
136. *Bolet. Inst. Hist. Ilha Terceira*, vol. VI, et les travaux de Trocmé et Delafosse.

qu'ils récupèrent une partie des places usurpées par les Hollandais. Cependant en 1664 il y avait eu une vraie lutte de tarifs entre sucres brésiliens et sucres antillais sur le marché français[137].

Il faut donner une place à part aux Hollandais. La course, la contrebande, les licences alimentent le marché d'Amsterdam. Surtout, dès la fin du XVIe siècle, Amsterdam devient pour l'Europe du Nord le centre de redistribution du sucre portugais que les navires néerlandais vont chercher à Lisbonne. Les archives d'Amsterdam sont pleines des affaires de sucre[138]. Et le sucre y est coté à la Bourse[139]. Il vient de partout: îles de l'Atlantique oriental, Brésil, Amérique Centrale. Et on le raffine sur place quand il ne l'est pas déjà. Nous avons conservé le contrat de constitution d'une compagnie de raffinerie en 1598[140]. D'Amsterdam, le sucre raffiné est exporté dans toute l'Europe. Nous connaissons le tarif du transport du sucre entre Amsterdam et Anvers en 1610, et entre Amsterdam et Londres et Amsterdam et Rouen en 1611[141].

L'apogée de ce commerce et de cette industrie se place après 1630, lorsque le sucre de Pernambouc n'est plus obligé de passer par Lisbonne pour arriver en Hollande[142].

Entre 1650 et 1660, c'est l'industrie du sucre qui engage en Hollande le plus de capitaux. Le sucre ne va pas seulement en France, aux Pays-Bas ou en Angleterre; on le retrouve en Pologne, en Suède, au Danemark, en Bohême, en Autriche, en Moravie, en Allemagne. Le quart des taxes sur les marchandises pesées chaque année dans les entrepôts du port est payé par les raffineries de sucre. Une centaine de bateaux sont en permanence consacrés à son transport. Les Juifs et en particulier les Juifs portugais jouent un rôle important dans cette industrie, bien que la population ait souvent essayé, à tort, de prouver que c'était une occupation qui leur était traditionnellement interdite[143]. La décadence se fait sentir vers 1665, avec les efforts de Colbert pour créer une industrie sucrière française[144].

Au XVIIe siècle, le Portugal n'a pas d'industrie sucrière car, grâce au libéralisme de la métropole, le sucre est raffiné au Brésil même. La provision royale du 30 août 1559 prohibe d'ailleurs le raffinage du sucre à Lisbonne[145], car il consomme le bois nécessaire aux constructions navales.

---

137. Bondois dans *RHE* (1923), p. 34; Savary, *Dict.*, col. 940; BN Paris, Ms. français 16 740, f. 106 v° et 107 (cités par Bondois).
138. V. Dillen, *Bronnen tot* ..., t. I, nos 778, 830, 841, 843, 955, 986, 1024, 1112, 1115, 1184; t. II, nos 50, 101, 130, 132, 395, 437, 463, 614, 615, 641, 665, 757, 875, 983; *Res. Stat. Gen.*, pp. 289, 292, 292, 293, 345, 610 et X, p. 779; *cf.* Reesse; *cf.* aussi Lippmann, t. II, pp. 160-164.
139. *Cf.* Posthumus ..., et notre paragraphe suivant.
140. V. Dillen, *Bronnen tot* ..., t. I, n° 942 (19 novembre 1598).
141. Reesse ..., spécialement pp. 29 et suiv.
142. Se reporter au livre de Watjen. *Cf.* notre paragraphe suivant.
143. Reesse, pp. 29 et suiv.; Bloom, *Jews of Amsterdam*, pp. 36 et suiv.
144. Lippmann, t. II, pp. 166 et suiv.
145. *Elem. Lisboa*, t. XV, p. 246 n., où il est indiqué qu'une provision royale de 1577 donne à São Tomé le monopole du raffinage pour 25 ans.



Quant à la consommation du sucre, nous ne reviendrons pas sur tout ce qu'en a dit Lippmann[146]. Pour le Portugal, nous savons que cette consommation s'élevait dans la seconde moitié du XVIIe siècle à 3 000 caisses par an[147]. C'est encore un produit de luxe, dont le goût d'ailleurs n'a pas encore grande importance. Mais répétons ce que nous disions plus haut: ce n'est plus une drogue. Il est devenu l'élément essentiel, au Brésil comme à Lisbonne, des confitures et de la pâtisserie[148].

## LA CONJONCTURE

L'évolution de la production, du commerce et des prix est d'autant plus difficile à étudier que les statistiques sont incomplètes. Pour combler leurs lacunes un seul moyen: le renseignement qualitatif, l'indication sommaire des sécheresses, mauvaises récoltes, épidémies, qui peuvent modifier fortement les chiffres. Mais nos statistiques, pour la plupart, ont un défaut supplémentaire: elles sont hétérogènes. Elles peuvent donc avoir une signification très variable. L'indication de la source ne suffit pas. Il faut encore préciser la nature du chiffre: nature du prix par exemple, prix réel du marché libre, prix taxé. C'est pourquoi à la colonne des sources nous avons ajouté une colonne « observations ». Il faut donc lire nos tableaux avec le maximum de prudence.

1° *Production-Exportation*, exprimées en arrobes. Une partie des sources imprimées a été empruntée à Simonsen[149]. Nous avons confondu production et exportation, la différence entre les deux étant très faible et généralement indiscernable dans les documents.

2° *Le prix du sucre au Brésil*, exprimé en réaux par arrobe. Nous n'avons pas converti pour l'année 1624 le chiffre donné en monnaie hollandaise. La conversion est réalisable mais d'une valeur toute relative. Pour le reste nous avons été aidés par le tableau dressé déjà par Wanderley Pinho[150]. Nous avons fait précéder notre tableau de celui du prix du sucre à Bahia selon le livre des comptes de l'*engenho* Sergipe.

3° *Le prix du sucre à Lisbonne*, exprimé en réaux par arrobe. Nous avons été aidé ici par Simonsen[151], Magalhães Godinho[152] et les registres de douane de Lisbonne.

---

146. T. II, pp. 183 à 222.
147. BN Paris, Fonds portugais, 25 (21), n° 53, f. 146 à 148: *Papel dado ao Conde de Odemira.*
148. D'où la vieille tradition de la « pastelaria » portugaise, un des charmes de Lisbonne.
149. T. I, p. 170.
150. W. Pinho, pp. 247-249.
151. T. I, p. 170.
152. Dans *Annales* (juin 1950).

4° *Les tableaux de Wätjen,* résumés :

a) le prix du sucre au Brésil hollandais[153];

b) les exportations de sucre du Brésil hollandais vers la Hollande[154].

5° *Le tableau des dizimes.* Il s'agit des prix en réaux auxquels ont été affermés les dizimes, soit pour tout le Brésil, soit pour chacune des capitaineries prises individuellement ou groupées. C'est pour la capitainerie de Bahia que nous avons la série la plus complète.

6° *Les tableaux de Posthumus*[155]. Ils indiquent les prix cotés à la bourse d'Amsterdam en florins, par livre, du :

sucre moscouade;
sucre blanc du Brésil;
sucre candi;
sucre mellis;
sucre raffiné;
mélasse.

Posthumus donne aussi une variation d'indice par moyennes quinquennales et décennales, les moyennes quinquennales des prix en grammes d'argent fin. Simonsen, rappelons-le, avait, lui, ramené à l'or les prix sur le marché de Lisbonne. Nous n'avons pas reproduit ces tableaux pour ne pas allonger démesurément notre chapitre.

7° *Enfin un tableau récapitulatif* nous donne :

a) le nombre de moulins;

b) le chiffre de production-exportation du Brésil portugais;

c) le prix du sucre blanc de meilleure qualité au Brésil, en prenant chaque année le prix le plus fort connu;

d) le prix du même sucre et dans les mêmes conditions à Lisbonne;

e) le prix du même sucre à la Bourse d'Amsterdam;

f) le chiffre des dizimes à Bahia.

De ces tableaux, nous avons tiré un certain nombre de graphiques. L'insuffisance en rend la valeur (voir fin du volume) très relative, si l'on prend ceux-ci un à un. Mais réunis, ils présentent une forte similitude qui n'est pas sans signification, des parallélismes qui ne sont pas négligeables.

Etant donné le caractère lacunaire des séries, il n'est pas question d'apercevoir ici des variations cycliques ou décennales qui dépendent en

153. Watjen, p. 437.
154. Watjen, pp. 494-506.
155. Posthumus, p. 57 et suiv. et pp. 503, 530, 531, 557. Pour le rôle des variations monétaires, *cf.* Ve partie, notre chapitre sur la Monnaie.



partie des récoltes et de la météorologie, mais seulement de retrouver des mouvements de longue durée et un mouvement séculaire qui s'expliquent par d'autres facteurs.

Le mouvement séculaire, au XVIIe siècle, est à la hausse pour le sucre brésilien. Hausse d'autant plus remarquable pour la production qu'il n'est pas tenu compte du Brésil hollandais. Il faut la corriger légèrement pour les prix à cause des variations monétaires, du moins au Brésil et à Lisbonne. Mais l'abondance de la production ne fait pas baisser les prix, à longue période. C'est une différence essentielle avec le XVIe siècle, époque où le sucre passe du stade et de la quantité « drogue » à la quantité et au stade « aliment ». Au XVIIe siècle, c'est plutôt l'inflation, la hausse des prix, qui entraînent l'augmentation de la production. Cas particulier dans la conjoncture générale du XVIIe siècle, qui est plutôt une conjoncture de dépression. A la fin du siècle la conjoncture sucrière brésilienne rejoindra la conjoncture générale.

Si nous voulons préciser les mouvements de longue durée, nous pouvons distinguer :

1° Une phase d'expansion jusque vers 1600 : à l'augmentation du nombre des moulins correspond une augmentation très forte de la production et de l'exportation. A travers la montée lente des prix taxés nous sentons une poussée plus rapide des prix de marché libre.

2° Une phase de stabilisation jusque vers 1625 : les lacunes de la documentation ne nous permettent pas de dire quand les *engenhos* ont atteint le nombre donné pour l'année 1610 : peut-être dès 1600. La production et l'exportation semblent stationnaires.

L'évolution du chiffre d'affaires du marchand brésilien Miguel Dias de Santiago semblerait montrer que la poussée se poursuit jusqu'au moins 1612. Mais le cas d'une entreprise commerciales particulière ne prouve rien. Marchand à Bahia jusqu'en 1599, Miguel Dias semble avoir alors émigré à Pernambouc[156].

Il envoie au Portugal presqu'uniquement du sucre. Voici son chiffre d'affaires année par année (chiffre élaboré par nous d'après son livre de comptes) :

| | |
|---|---|
| 1596 | 1 379 392 réaux |
| 1597 | 1 280 844 » |
| 1598 | 1 715 765 » |
| 1599 | 1 776 298 » |
| 1600 | 5 250 515 » |

156. Londres, PRO, SP 9/104.

| | | |
|---|---|---|
| 1601 | 759 657 | réaux |
| ........................................ | | |
| 1605 | 4 896 673 | » |
| ........................................ | | |
| 1608 | 4 419 071 | » |
| 1609 | 6 643 725 | » |
| ........................................ | | |
| 1611 | 6 727 319 | » |
| 1612 | 7 876 616 | » |
| 1613 | 3 159 303 | » |

Le sac de Bahia en 1624 est pour quelque chose dans la stabilisation, mais n'est pas entièrement responsable. On comprend l'intérêt, dans cette période, d'une invention technique telle que les cylindres verticaux, qui peut abaisser le prix de revient.

Une phase de poussée jusque vers 1660-1670 : poussée paradoxale puisque les Portugais sont, jusqu'en 1654, privés de Pernambouc. Mais, précisément, ils font un effort pour développer le Sud, la capitainerie de Rio. D'autre part, la fin de la guerre de Trente Ans ramène en Europe la vie heureuse, ouvre donc au sucre des débouchés. Nous ne pouvons pas ne pas être frappés par le parallélisme entre les courbes de production-exportation, de prix à Bahia et Amsterdam et de dizimes à Bahia pour les années 1625-1650, et en particulier par la dépression pour les années 1635-1645. Il traduit le succès de la Compagnie hollandaise des Indes occidentales : l'arrivée du sucre directement de Pernambouc fait baisser les prix sur le marché d'Amsterdam. La maîtrise sur mer empêche l'exportation du sucre portugais et à Lisbonne, après 1645, le sucre est plus cher qu'à Amsterdam. La production elle-même diminue par suite de la pénurie d'esclaves, aggravée par les épidémies de petite vérole. Toutes raisons pour affermer moins cher les dizimes.

Au-delà des années 1670, l'Amérique portugaise aura de plus en plus de mal à lutter contre les Antilles. Comme pour l'Europe, les années 1670-1690 sont pour elle celles de la grande dépression, à travers laquelle on voit trop souvent le XVIIe siècle et qui n'est qu'un ralentissement provisoire de la poussée, reprise à la fin extrême du siècle et au début du XVIIIe et que traduisent les chiffres d'Antonil et son livre enthousiaste sur la culture et l'opulence du Brésil[157].

157. Matthew Edel, dans *Caribbean Studies*, montre cependant que le déclin du sucre du Brésil après 1670 ou 1680 n'est pas dû à la concurrence de la production antillaise.

# APPENDICE

**Production et exportation ***

(en arrobes)

| *Année* | *Lieu* | *Prod. / Exp.* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|
| 1560-70 | Brésil | 180 000 | — | Gandavo |
| 1580 | Brésil | 350 000 | — | Fernão Cardim |
| 1582 | Brésil | 350 000 | — | Lúcio de Azevedo |
| 1591 | Pernambouc | 378 000 | 15 ou 20 hourques dans le port | Abreu de Brito, pp. XIV et 80 |
| 1600 | Brésil | 1 200 000 | Chiffres plus forst, selon Porto Seguro, Rocha Pombo et Lippmann | |
| 1610 | Brésil | 735 000<br>4 000 000 | 21 000 caisses; 74 navires arr. à Lisbonne | Lúcio de Azevedo (p. 261) d'après Severim de Faria. Pyrard de Laval |
| 1614 | Brésil | 700 000 | Sécheresse. Trop de moulins pour la canne | AHU, Bahia I (1614) |
| 1617 | Brésil | 1 000 000 | Selon Boxer (*Salvador Correa de Sá ...*, p. 180), 26 413 caisses vont à Lisbonne | Warden |
| 1618 | Bahia<br>Pernambouc<br>Brésil | 500 000 | 46 navires selon Boxer (*o.c.*). Mauvaises récoltes, maladies des esclaves. 130 ou 140 navires, 180 ou 200 navires (selon la lecture) quittent le Brésil chargés de sucre | *Diálogos*, pp. 129-130 |
| 1626 | Brésil | — | Les années précédentes grande mortalité d'esclaves. Les moulins s'arrêtent. 60 navires pris par l'ennemi en 1626-27 + 20 navires pris venant du Portugal | AHU, Bahia I (1626) |
| 1627<br>ou<br>1628 | Brésil | 900 000 | soit 70 à 80 000 caisses<br>soit 300 navires<br>soit 4 millions de *cruzados* | Lúcio de Azevedo; Boxer, pp. 180-181 |
| 1630 | 4 capit.<br>Pernambouc | 1 300 000<br>ou<br>1 500 000 | 8 000 caisses brûlées dans le port sur 24 navires | R. Garcia<br>B. J. de Sousa, *O Pau ...*, p. 164 |
| 1631 | Brésil | — | Oquendo revient du Brésil avec 28 ou 30 navires chargés de sucre. 6 440 caisses arrivent à Lisbonne | Aff. Etrang., Corr. Pol., Supl. 1 (18 novembre 1631); BN Rio, Cod. I, 1-2-45 |
| 1636 | Bahia | — | 82 navires vont au Portugal | Boxer, *Salvador Correa de Sá ...*, p. 181 |
| 1638-42<br><br>1641 | Rio<br>Brésil<br>Rio et Bahia | <br>1 800 000 | 20 à 26 navires par an vont au Portugal. 30 navires en sortent chaque année.<br>estimation par interpolation<br>20 000 caisses : 1 flotte de Rio et 1 de Bahia | Boxer, *Salvador Correa de Sá ...*, p. 181<br>Aff. Etrang., Corr. Pol., Supl. I, p. 172<br>Simonsen<br>Aff. Etrang., Corr. Pol. Port. I, p. 123 |
| 1643 | Rio | 1 000 000<br>1 200 000 | Petite vérole. 26 navires arrivent à Lisbonne | BA *Inventaire*, nº 934 |
| 1645 | Brésil | — | 40 000 caisses vont du Brésil au Portugal | Vieira; G. Dias Ferreira |

* Rappelons encore qu'il s'agit ici d'un tableau hétérogène par ses sources, et qu'il faut manier avec précaution. Une grande partie des références nous a été fournie par Simonsen, t. I, Tableau hors texte, p. 170.

| *Année* | *Lieu* | *Prod. / Exp.* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|
| 1647 | Rio | — | 8 000 caisses arrivent à Lisbonne | Aff. Etrang., Corr. Pol. Port. III, p. 12 |
| 1650 | Brésil | 2 100 000 | Estimation faite par Simonsen à partir du chiffre donnée par Raffard. Mais les Hollandais ont brûlé à Bahia 22 moulins sur 71 | Simonsen |
| 1652 | Pernambouc | — | Sécheresse. 5 bateaux, 3 500 caisses (?) | AHU, Pernambouc III A (13 mai 1652) |
| 1656 | Brésil | — | 53 221 caisses sur 107 navires :<br>— 50 de Bahia<br>— 33 de Pernambouc<br>— 24 de Rio | Drummond, p. 130 |
| 1657 (vers) | Brésil | — | 42 000 caisses dont :<br>— 24 000 de blanc<br>— 12 000 de moscouade<br>— 6 000 de panelle<br>(en moyenne par an) | AHU, Bahia VIII (1er août 1657) |
| 1663 | Brésil | — | Une flotte de plus de 80 navires quitte le Brésil pour le Portugal | *Elem. Lisboa*, t. VI, p. 437 (28 juin 1663) |
| 1666 | Brésil | — | La flotte du sucre comprend 32 navires, soit 15 000 caisses de sucre. Sans compter 15 ou 16 navires qu'on attend de Rio. La production a diminué à cause de la mortalité chez les nègres | Aff. Entrang., Corr. Pol. Port. V, p. 366 v° AN Paris, B 643 (20 novembre 1666) |
| 1667-68 | Bahia | — | Sécheresse | — |
| 1670 | Brésil | 2 000 000 | Soit la moitié de ce qu'estime Raffard | Simonsen |
| 1710 | Brésil | 1 300 000 | Les 3 principales capitaineries. Simonsen interprète : capitaineries et non régions géographiques (à l'inverse de ce que nous avons fait). Il déclare que la production totale du Brésil serait alors de 1 600 000 arrobes. Compte-t-il le Maranhão ? | Antonil |

**Prix du sucre à Bahia**
**selon le livre de comptes de l'engenho Sergipe** *

(Prix de l'arrobe de sucre blanc mis en caisse et entreposé dans le port de Bahia)

| *Récoltes* | *Premier prix* | *Prix maximum (ou minimum si le 1er est maximum)* | *Prix maximum* |
|---|---|---|---|
| 1622-23 | 660 | 740 | 740 |
| 1623-24 | 530 | 600 | 600 |
| 1624-25 | | | |
| 1625-26 | 720 | 800 | 800 |
| 1626-27 | 600 | 800 | 800 |
| 1627-28 | 800 | 1 060 | 1 060 |
| 1628-29 | 1 020 | 800 | 1 020 |
| 1629-30 | 550 | 800 | 800 |
| 1630-31 | 550 | 780 | 780 |
| 1631-32 | 600 | 850 | 850 |
| 1632-33 | 800 | 940 | 940 |
| 1633-34 | 850 | 950 | 950 |
| 1634-35 | 900 | | 900 |
| 1635-36 | 930 | 1 220 | 1 220 |
| 1636-37 | 1 450 | | 1 450 |
| 1637-38 | 1 400 | 1 480 | 1 480 |
| 1638-39 | | | |
| 1639-40 | | | |
| 1640-41 | | | |
| 1641-42 | | | |
| 1642-43 | | | |
| 1643-44 | 1 100 | 1 280 | 1 280 |
| 1644-45 | 1 080 | 1 000 | 1 080 |
| 1645-46 | 1 060 | 1 140 | 1 140 |
| 1646-47 | 1 170 | 1 500 | 1 500 |
| 1647-48 | | | |
| 1648-49 | | | |
| 1649-50 | | | |
| 1650-51 | 1 280 | 1 040 | 1 280 |
| 1651-52 | 1 240 | 1 600 | 1 600 |
| 1652-53 | | | |

* Avant même la publication du livre, cette série nous a été aimablement communiquée par M. Gil Maranhão. La lacune de 1624-26 est due à l'absence de récolte, due elle-même à l'invasion hollandaise à Bahia. Les lacunes de 1638-1643 et 1647-1650 sont dues au fait que, pendant ces années, l'*engenho* n'était pas administré par les Jésuites mais affermé à des tiers.

**Prix du sucre au Brésil**
(en réaux par arrobe)

| *Année* | *Lieu* | *Qualité* | *Prix* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1550 | Bahia | Blanc | 400 | — | BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. XIII, pp. 462-463; vol. XIV, p. 250 |
| 1552 | Bahia | Blanc | 400 | — | BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. XIV, pp. 292, 293, 297, 365 |
| 1555 | São Vicente<br>Porto Seguro | — | 430<br>300 | — | BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. XXXV, pp. 369, 372, 373 |
| 1584 | Bahia | — | 800 | — | Gabriel Soares |
| 1592 | Bahia | — | 800 | — | « Capítulos de G. Soares contra os padres da Companhia de Jesus », dans *Anais* da BN Rio Jan. vol. 62, p. 366 |
| 1601 | Bahia | Blanc<br>Moscouade | 800<br>550 | — | BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. XV, p. 6; vol. XVII, pp. 175-177 |
| 1604 | Bahia | Blanc<br>Moscouade | 800<br>550 | — | *Idem* |
| 1614 | Rio | Blanc<br>Moscouade<br>Autres | 1 000<br>640<br>320 | Taux fixé par le Gouverneur, le sucre servant de monnaie légale. Sécheresse | Coaracy, p. 37 |

* Même réflexion que p. 279.

| *Année* | *Lieu* | *Qualité* | *Prix* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1618 | Bahia | Blanc<br>Moscouade<br>Blanc<br>Moscouade | 1 000<br>600<br>800<br>500 | Pour le paiement des dizimes. Prix réel au comptant | AHU, Bahia I (26 sep. 1618) |
| 1619 | Bahia | Blanc et moscouade | 700 | — | AHU, Bahia I (12 juin 1619) |
| 1621 | Bahia | Blanc<br>Moscouade | 800<br>550 | — | BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. XV, p. 7 |
| 1624 | Brésil | Blanc<br>Moscouade<br>Panelle | 8 groot p. pound.<br>4<br>2 | — | Reesse, p. 190 d'après Moerbeeck, p. 34 |
| 1625 | Rio | Blanc<br>Moscouade<br>Panelle | 800<br>500<br>200 | Taux fixé par le Gouverneur, le sucre servant de monnaie légale | Coaracy, p. 61 |
| 1626 | Bahia | « Finos »<br>« Bons »<br>« Baixos »<br>Moscouades<br>Panelles | 750<br>700<br>600<br>360<br>240 | Prix taxé | *Atas Bahia*, t. I, pp. 31-32 (31 mars 1626) |
| 1627 | Bahia | Blanc vert<br>Moscouade | 800<br>550 | Prix du sucre des dizimes | BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIII, vol. XV, p. 5 |
| 1634 | Bahia | Blanc<br>Moscouade | 800<br>550 | — | BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, pp. 470-473 |
| 1637 | Bahia | Blanc vert<br>Moscouade | 800<br>550 | Prix du sucre des dizimes | BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, pp. 470 |
| 1642 | Bahia | « Finos »<br>« Redondos »<br>« Abaixos »<br>Moscouade<br>Panelle | 1 000<br>900<br>800<br>560<br>240 | Prix taxé. De 1638 à 1647 le blanc atteint 700, 800, 900, 1 000, 1 100 et 1 240 réaux | *Atas Bahia*, t. II, pp. 71 et 73<br>AHU, Bahia VII (1[er] août 1657) |
| 1646 | Bahia | — | 1 600 | Prix taxé | *Atas Bahia*, t. II, p. 305 |
| 1648 | — | Blanc et moscouade mélangés par moitiés | 600 | — | *Cartas do P. A. Vieira* coligidas por Lúcio de Azevedo, vol. I, pp. 247-250 |
| 1650 | — | — | 640 à 700 | — | Burlamaqui, *Monografia da Cana de açúcar*, p. 8 |
| 1651 | Pernambouc | Blanc<br>Moscouade | 640<br>320 | Baisse du prix | AHU, Pernambouc II (9 mars 1651) |
| 1653 | Rio | — | 1 200<br>700 | Officiellement en fait | Coaracy, p. 138 |
| 1655 | Bahia | Blanc<br>Moscouade<br>Panelle | 1 500<br>700<br>400 | | AHU, Bahia VII (15 juin 1655) |

| *Année* | *Lieu* | *Qualité* | *Prix* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|
| | Bahia | Blanc<br>Moscouade<br>Panelle | 1 100<br>550<br>240 | Prix taxé proposé par la Junte de Commerce. Car le prix ordinaire ne résiste pas à la concurrence de l'Orient ou des Barbades.<br>La ville de Bahia refuse | AHU, Bahia VII (29 nov. 1655)<br>W. Pinho, p. 183 |
| | Pernambouc | Blanc<br>Moscouade<br>Panelle | 900<br>450<br>200 | | BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI, p. 126-130 |
| | Rio | Blanc<br>Moscouade<br>Panelle | 700<br>400<br>160 | | |
| | Bahia | Blanc<br>Moscouade | 600 à 700<br>340 à 360 | | AHU, Bahia X (13 juin 1644) |
| | Bahia | | 1 600<br>1 400 | Pour les navires | AHU, Bahia VII (5 fév. 1656) |
| 1656 | Bahia<br>Maranhão et Pará | Blanc<br>Moscouade | 1 000<br>1 200<br>800 | « pour être vieux, de l'an passé. » | AHU, Bahia VII (5 fév. 1656)<br>AHU, Maranhão II (27 mai 1656) |
| 1657 | Bahia<br>Bahia | Blanc<br>Moscouade<br>Panelle | 3 200 à<br>3 600<br>1 100<br>550<br>240 | Acheté par les habitants<br>Prix taxé proposé | AHU, Bahia VIII (1er août 1657)<br>*Idem* |
| 1660 | Bahia | Blanc | 1 090 | — | BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXII, p. 318 |
| 1663-64 | Bahia | Blanc<br>Moscouade | 500 à 600<br>240 à 280 | Baisse depuis 1655 à cause de la chute de la monnaie | AHU, Bahia X (13 juin 1664) |
| 1665 | Bahia | Blanc<br>Moscouade | 1 100<br>440 | — | BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI, pp. 217-318 : *Carta Régia* du 30 janvier 1665 |
| | Bahia | Blanc<br>Moscouade | 1 200<br>600 | | Prix auquel a été livré du sucre à la *Fazenda* royale, celle-ci réclamant qu'il soit livré au prix précédent plus avantageux pour elle, le sucre jouant ici le rôle de moyen de paiement (même *Carta Régia* que précédemment) |
| | Bahia | Blanc<br>Moscouade | 1 200<br>600 | | Prix du sucre pour le paiement de la Dot de la Reine d'Angleterre fixé par accord entre la Municipalité et les ministres de S.A. (BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXIV, p. 165) |
| 1669 | Bahia | Blanc<br>Moscouade<br>Blanc<br>Moscouade | 1 200<br>600<br>1 100<br>520 | Prix taxé : mais on ne parvient pas à l'appliquer | *Atas Bahia*, t. IV, p. 404 |
| 1676 | Bahia | Blanc<br>Moscouade<br>Blanc<br>Moscouade<br>Blanc<br>Moscouade | 1 660<br>580<br>1 000<br>520<br>1 060<br>530 | — | BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXIV pp. 193-194 |

**Prix du sucre à Lisbonne ***

(en réaux par arrobe)

| *Année* | *Lieu* | *Qualité* | *Prix* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1535 | — | Blanc | 400 | — | Agenor de Roure |
| 1560-70 | — | Blanc | 1 400 | — | Gandavo |
| 1578 | — | Blanc | 1 400 | — | Lúcio de Azevedo |
| 1580 | Brésil | Blanc | 1 600 | — | F. Cardim |
| 1582 | Madère<br>Brésil | Blanc<br>Blanc | 3 000<br>1 850 | — | Lúcio de Azevedo |
| 1610 | Brésil | Blanc | 2 020 | — | Lúcio de Azevedo |
| 1614 | — | Blanc<br>et moscouade<br>Panelle | 1 000<br>400 | — | Alf. de Lisboa, Extractos IV, p. 140<br>(1er août 1614) |
| 1618 | — | Blanc<br>et moscouade<br>Panelle | 1 700<br>850 | Au lieu de 1 500 et 700 | Alf. de Lisboa, Extractos V, p. 35<br>(21 juin 1638) |
| 1641 | — | Blanc<br>et moscouade<br>Panelle | 1 350<br>« a respeito » | 2 octobre | Alf. Lisboa Extractos V, p. 139 |
| | | Blanc<br>et moscouade<br>Panelle | 1 300<br>« a respeito » | 14 octobre | *Ibid.*, pp. 139 et 143 |
| | | Blanc<br>et moscouade<br>Panelle | 1 200<br>« a respeito » | fin octobre | *Ibid.*, pp. 140 et 144 |
| | | Blanc<br>et moscouade<br>Panelle | 1 400<br>« a respeito » | | *Ibid.*, p. 189 |
| 1650 | — | Blanc | 3 800 | — | V. M. Godinho, *Annales*, juin 1950 |
| 1659 | — | Blanc | 3 600 | — | Idem, *ibid.* |
| 1668 | — | Blanc | 2 400 | — | Idem, *ibid.* |
| 1675 | Bahia<br>»<br>» | Blanc<br>Moscouade<br>Panelle | 1 000<br>700<br>500 | au lieu de 1 500<br>» 1 150 | Alf. Lisboa, Extractos IX, p. 104<br>(23 octobre 1675) |
| | Pernambouc<br>et<br>Rio | Blanc<br>Moscouade<br>Panelle | 900<br>600<br>450 | » 1 200<br>» 1 050 | |
| 1710 | — | Blanc | 2 400 | — | Antonil |

**Prix du sucre par arrobe en shillings (schilingen) au Brésil hollandais**

(1 shilling = 6 sous [stüber] = 0,30 du florin) *

| *Années* | *Mois* | *Blanc* | *Moscouade* | *Retame* |
|---|---|---|---|---|
| 1637 | Juin | 26 | 16 | — |
| | Novembre | 37 | 26 | — |
| 1638 | Janvier | 38/40 | 25/26 | 14-15 |
| | Mai | 34/36 | — | — |
| 1639 | Janvier | 28 | 18 | — |
| 1640 | Novembre | 28 | 18 | 9/10 |
| 1641 | Mars | 22 | 16 | 10 |
| | Juillet | 24 | 15 | — |
| | Août-Sept. | 21 | 14 | — |
| | Octobre | 19 ½ | 14 | — |
| 1642 | Printemps | 28 | 18 | 12 |

* D'après Wätjen, p. 437.



**Exporté du Brésil vers la Hollande** *

(Nous comptons : 1 caisse = 30 arrobes; 1 barrique = 20 arrobes)

I. POUR LE COMPTE DE LA COMPAGNIE

(en arrobes)

| *Années* | *Blanc* | *Moscouade* | *Retame* | *Total* |
|---|---|---|---|---|
| 1629 | 3 600 | — | — | 3 600 |
| 1631 | 15 000 | 3 000 | 200 | 18 200 |
| 1632 | 18 340 ¾ | 4 274 | 497 | 23 11 ¾ |
| 1634 | 63 510 | — | 552 | 64 062 |
| 1635 | 50 959 ½ | 22 414 | 4 342 | 77 715 ½ |
| 1636 | 41 721 | 11 026 | 2 599 | 55 346 |
| 1637 | 2 144 | 1 114 | 69 | 3 327 |
| 1638 | 42 378 ¾ | 13 484 | 4 183 ½ | 60 046 ¼ |
| 1639 | 81 417 ¾ | 29 139 ¾ | 20 283 ¼ | 130 840 ¾ |
| 1640 | 39 745 | 4 853 ½ | 1 791 | 46 389 ½ |
| 1641 | 71 377 ¾ | 17 190 ½ | 5 693 | 94 261 ¼ |
| 1642 | 70 249 ¾ | 16 563 | 4 104 | 90 916 ¾ |
| 1643 | 22 320 ¾ | 9 247 ½ | 1 631 | 33 199 ¼ |
| 1644 | 14 376 ½ | 6 524 ½ | 2 894 | 23 795 |
| 1645 | 21 321 ½ | 9 798 ¼ | 1 118 | 32 237 ¾ |
| 1646 | 41 972 ½ | 13 837 | — | 55 809 ½ |
| 1647-1648 | 46 144 | 21 773 ½ | 4 379 | 72 296 ½ |

* La partie du Brésil conquise par les Hollandais vers 1635 représentait, avant la conquête, une exportation annuelle de 25 000 caisses de sucre (Cuvelier et Jadin, pp. 501-502).

II. POUR LE COMPTE DE COMMERÇANTS PRIVÉS *

(en arrobes)

| *Années* | *Blanc* | *Moscouade* | *Retame* | *Total* |
|---|---|---|---|---|
| 1635 | 6 547 | 859 | 231 | 7 637 |
| 1636 | 68 322 | 19 688 | 851 | 88 861 |
| 1637 | 38 171 | 23 784 | 690 ½ | 62 645 ½ |
| 1638 | 76 452 ½ | 42 059 | 17 540 ½ | 136 052 |
| 1639 | 92 910 ¾ | 39 180 ½ | 10 159 | 142 250 ¼ |
| 1640 | 154 135 ¼ | 60 844 ¾ | 4 420 | 219 400 |
| 1641 | 237 817 ½ | 87 762 ½ | 27 721 | 353 301 |
| 1642 | 154 431 | 47 757 | 5 810 | 207 998 |
| 1643 | 183 505 | 65 376 ¼ | 206 ½ | 249 087 ¾ |
| 1644 | 159 448 ½ | 67 802 ½ | 1 082 ¼ | 228 333 ¼ |
| 1645 | 128 855 ½ | 42 810 ½ | 3 808 | 175 474 |
| 1646 | 13 463 | 6 318 | — | 19 781 |
| 1647 | 15 621 | 6 614 | 2 290 | 24 525 |
| 1648 | 13 709 ½ | 7 250 | 39 | 20 998 ½ |
| 1649 | 18 343 | 9 536 | 192 ½ | 28 071 ½ |
| 1650 | 11 509 | 4 314 ½ | — | 15 823 ½ |
| 1651 | 2 667 | 878 | — | 3 545 |

* D'après Wätjen, pp. 494-509.

**Dizimes**

(en *cruzados*)

| *Années* | *Pernambouc* | *Cies voisines* | *Bahia* | *Cies voisines* | *Rio* | *Autres Cies* | *Total* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1600 | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 1601-02 | — | — | — | — | — | — | 105 000 | — | *Anais Pernamb.*, II, p. 265 |
| 1602-03 | — | — | — | — | — | — | 105 000 | — | |
| 1603-04 | — | — | — | — | — | — | 105 000 | — | |
| 1604-05 | — | — | — | — | — | — | 105 000 | — | |
| 1605-06 | — | — | — | — | — | — | 105 000 | — | |
| 1606-07 | — | — | — | — | — | — | 105 000 | — | |
| 1607-08 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1608-09 | — | — | 36 200 | — | 3 000 | 4 800 (sauf Cies du Nord | 106 000 | Chiffre atteint pour la 1re fois | ANTT, *Corpo Cron.*, I-115, nº 52 |
| 1609-10 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1610-11 | — | — | — | — | — | — | 100 000 | — | BA *Inventaire*, nº 360 |
| 1611-12 | — | — | — | — | — | — | 100 000 | — | |
| 1612-13 | 43 400 | — | — | — | — | — | 125 000 | — | *Anais Pernamb.*, II p. 298 |
| 1613-14 | — | — | 54 500 | | — | — | — | sécheresse (on doit 4 000 *cruz.* de l'an passé) | AHU, Bahia I (26-6-1614) |
| 1614-15 | — | — | 45 500 | | 6 250 | 3 000 (S. Vicente, Esp.º S.to) | — | ⅔ Ag<br>⅓ marchandises | AHU, Bahia I, 865 (15-10-1614 et 1-12-1614) |
| 1615-16 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1616-17 | 7 500 | | 63 500 | (64 550) | — | 75 500 | 147 500 | — | AHU, Bahia I (24-1-1617 et 6-8-1618) |

| *Années* | *Pernambouc* | *Cies voisines* | | *Bahia* | *Cies voisines* | *Rio* | *Autres Cies* | *Total* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1617-18 | 67 000 | | | 66 000 | — | — | — | — | — | AHU, Bahia I (3-6-1619) AHU, Pernambouc I (3-10-1619) |
| 1618-19 | 54 000 | | | 67 000 | — | — | — | — | « grande esterilidade e falta de novidade » + maladies qui font mourir esclaves et indiens (part en nature plus grande) | — |
| 1619-20 | 73 500 | = 201 000 = 3 fois 67 000 | | — | — | — | — | — | | — |
| 1620-21 | 73 500 | | | 67 000 | — | — | — | — | — | AHU, Bahia I (6-8-1618) |
| 1621-22 | — | — | | — | — | — | — | — | — | — |
| 1622-23 | — | — | | — | — | — | — | — | — | — |
| 1623-24 | 51 500 | | | 38 000 (tout en Ag) | | — | — | — | « baixa do assucar » | AHU, Bahia I (9-10-1623) |
| 1624-25 | — | — | | 20 000 (proposés) | — | — | — | — | — | AHU, Bahia II (8-9-1625) |
| 1625-26 | — | — | | — | — | — | — | — | — | — |
| 1626-27 | — | — | | 2 500 | — | — | — | — | 60 navires pris par l'ennemi en 1626 et 1627 + 20 navires pris venant du Portugal | BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIII, vol. 15, p. 113 |
| 1627-28 | — | — | | 2 500 | — | — | | = 150 000 | | |
| 1628-29 | | | | 2 500 | | | | | | *Rev. Inst. Pernamb.*, nº 168, p. 77 |
| 1629-30 | — | — | | 46 000 | | — | — | — | ⅔ Ag ⅓ marchandises | AHU, Bahia I (15-5-1631) |
| 1630-31 | — | — | | 40 000 | — | — | — | — | — | — |
| 1631-32 | — | — | | ⩽ 45 000 | — | — | — | — | — | AHU, Bahia I A (13-1-1637) |
| 1632-33 | — | — | | ⩽ 45 000 | — | — | — | — | — | |
| 1633-34 | — | — | | ⩽ 45 000 | — | — | — | — | — | |
| 1634-35 | — | — | | ⩽ 45 000 | — | — | — | — | — | |
| 1635-36 | — | — | | ⩽ 45 000 | — | — | — | — | — | |
| 1636-37 | 85 000 fl | 3 000 fl. (Itam.) | | ⩽ 45 000 | — | 59 000 | — | — | — | AHU, Reino I (12-6-1637) *Anais Pernamb.*, III p. 80 |
| 1637-38 | — | Itam. | Paraïba (fl.) | 61 000 | — | — | 7 000 (Maranhão) | — | ⅔ Ag ⅓ marchandises (Bahia) | AHU, Bahia III (28-8-1637) AHU, Maranhão I (27-2-1638) |
| 1638-39 | 148 000 fl. | 19 000 | 54 000 | 100 000 (?) | — | 72 500 | — | — | — | AHU, Bahia I A (14-12-1639) |
| 1639-40 | 128 000 fl. | 20 000 | 31 000 | — | — | 73 000 | — | — | — | AHU, Rio II (5-3-1655) |
| 1640-41 | — | — | | 57 000 | — | — | — | — | — | AHU, Bahia VII (6-2-1656) |
| 1641-42 | 154 000 fl. | 26 000 | 51 000 | 60 000 | — | — | — | — | ⅔ Ag ½ marchandises Petite vérole | *Atas Bahia*, t. II, p. 122 |
| 1642-43 | 128 000 fl. | 27 500 | 55 500 | — | 55 500 *cruz.* (moyenne) | — | — | — | — | — |
| 1643-44 | 113 500 fl. | 21 000 | 42 500 | 60 000 | — | — | — | — | — | AHU, Bahia IV (28-1-1644) |
| 1644-45 | 105 000 fl. = 50 000 | 21 800 | 39 000 | — | — | — | — | — | «falta de negros, baixa dos assucares» | AHU, Rio I (11-1-1645) AHU, Rio VI (13-1-1645) |
| 1645-46 | 74 000 fl | 21 400 | 34 000 | — | — | — | — | — | — | *Rev. Instituto Bahia*, nº 32 |

| Années | Pernambouc | Cies voisines | Bahia | Cies voisines | Rio | Autres Cies | Total | Observations | Sources |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1646-47 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1647-48 | — | — | — | — | — | — | — | — | AHU, Rio II<br>(17-8-1655) |
| 1648-49 | — | — | 91 000<br>(70 000 ?) | — | 142 000 | — | — | ½ Sucre<br>½ Ag | AHU, Bahia VII<br>(30-10-1656) |
| 1649-50 | — | de 78 000<br>à 86 000 | 91 000 | — | — | — | Les<br>Hollandais<br>brûlent<br>à Bahia<br>22 moulins<br>sur 71 | ½ Ag (Rio) | AHU, Bahia VII<br>(12-8-1655) |
| 1650-51 | — | — | 60 000<br>(91 000 ?) | — | 48 000 | — | | — | AHU, Rio II<br>(20-6-1651) |
| 1651-52 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1652-53 | — | — | 78 050 | — | 85 000 | — | — | — | — |
| 1653-54 | — | — | 85 600 | — | 85 000 | — | — | — | AHU, Bahia VII<br>(16-10-1655) |
| 1654-55 | 24 000 | — | 91 500 | — | 85 000 | — | — | — | AHU, Rio II<br>(5-3-1655) |
| 1655-56 | 27 000<br>28 000 | — | 115 100<br>50 000 | — | 110 000<br>ou 130 000 | — | — | — | AHU, Pernamb. III,<br>(238-1655)<br>AHU, Bahia VII<br>(6-2-1656) |
| 1656-57 | — | — | moins de<br>35 000 | 8 000 | 110 000<br>ou 130 000<br>ou 115 000 | — | — | obligation<br>du convoi<br>(Pernambouc)<br>proposition<br>pour 130<br>refusée | AUH, Pernamb. III<br>(19-11-1656<br>et 23-8-1655) |
| 1657-58 | — | — | 70 000 | Esp.to<br>Santo 8 000 | 110 000<br>ou 130 000<br>ou 115 000 | — | — | | AHU, Bahia VIII<br>(31-10-1659<br>et 12-1-1659) |
| 1658-59 | 32 500 | Paraïba 3 000 | 96 000 | 8 000 | 115 000<br>ou 50 000 | — | — | | — |
| 1659-60 | 22 000 | 3 120 | 73 000 | 6 500 | 70 250 | — | — | | — |
| 1660-61 | — | — | — | — | — | — | — | | |
| 1661-62 | 20 000 | 3 000<br>(Paraïba) | 78 000 | 2 000 | — | — | — | à cause<br>des Indiens | AHU, Bahia IX<br>(20-6-1662) |
| 1662-63 | 20 000 | 4 560<br>(Paraïba, Itam.<br>et R. Grande) | 68 000 | Esp.to<br>Santo 3 000 | 70 250 | — | — | 150 *engenhos*<br>(Rio) | AHU, Bahia IX<br>(1-10-62) |
| 1663-64 | — | — | 80 000 | 3 000 | 70 250 | — | — | — | AHU, Bahia VIII<br>(31-10-1659) |
| 1664-65 | — | — | — | 3 000 | 70 250 | — | — | — | AHU, Bahia IX<br>(22-9-1666) |
| 1665-66 | — | — | 82 500 | | — | — | — | — | — |
| 1666-67 | 22 100 | — | — | — | — | — | — | Grande<br>sécheresse<br>à Bahia | AHU, Pernamb. V<br>(24-5-1657) |
| 1667-68 | — | — | 104 200 | — | — | — | — | — | AHU, Bahia XII<br>((6-5-1670)<br>S. Leite, *Hist. Comp.*<br>*Jesus*, p. 128 |
| 1668-69 | — | — | 67 000 | — | — | — | — | — | — |
| 1669-70 | — | — | 67 000 | — | — | — | — | — | AHU, Bahia XI<br>(4-4-1669) |
| 1670-71 | — | — | 67 000 | — | — | — | — | — | — |

**Tableau récapitulatif**

| *Année* | *Nombre de moulins* | *Prod. / Exp.* | *Prix Brésil* | *Prix Lisbonne* | *Prix Amsterdam* | *Dizimes* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1570 | 60 | 180 000 | — | 1 400 | — | — |
| ... | — | — | — | — | — | — |
| 1578 | — | — | — | 1 400 | — | — |
| 1579 | — | — | — | — | — | — |
| 1580 | — | 350 000 | — | 1 600 | — | — |
| 1581 | — | — | — | — | — | — |
| 1582 | — | 350 000 | — | 1 850 | — | — |
| 1583 | — | — | — | — | — | — |
| 1584 | 115 | — | 800 | — | — | — |
| 1585 | 128 | — | — | — | — | — |
| 1586 | — | — | — | — | — | — |
| 1587 | — | — | — | — | — | — |
| 1588 | — | — | — | — | — | — |
| 1589 | — | — | — | — | — | — |
| 1590 | — | — | — | — | — | — |
| 1591 | — | — | — | — | — | — |
| 1592 | — | — | 800 | — | — | — |
| 1593 | — | — | — | — | — | — |
| 1594 | — | — | — | — | — | — |
| 1595 | — | — | — | — | — | — |
| 1596 | — | — | — | — | — | — |
| 1597 | — | — | — | — | — | — |
| 1598 | — | — | — | — | — | — |
| 1599 | — | — | — | — | — | — |
| 1600 | — | 1 200 000 | — | — | — | — |
| 1601 | — | — | 800 | — | — | 105 000 |
| 1602 | — | — | — | — | — | 105 000 |
| 1603 | — | — | — | — | — | 105 000 |
| 1604 | — | — | 800 | — | — | 105 000 |
| 1605 | — | — | — | — | — | 105 000 |
| 1606 | — | — | — | — | — | 105 000 |
| 1607 | — | — | — | — | — | — |
| 1608 | — | — | — | — | — | 106 000 |
| 1609 | — | — | — | — | 0,54 | — |
| 1610 | 230 | 735 000 | — | 2 020 | — | 100 000 |
| 1611 | — | — | — | — | — | 100 000 |
| 1612 | — | — | — | — | — | 125 000 |
| 1613 | — | — | — | — | — | — |
| 1614 | — | 700 000 | 1 000 | 1 000 | — | — |
| 1615 | — | — | — | — | — | — |
| 1616 | — | — | — | — | — | 147 500 |
| 1617 | — | 1 000 000 | — | — | — | — |
| 1618 | — | — | 1 000 | — | — | — |
| 1619 | — | — | — | — | 0,49 | — |
| 1620 | — | — | — | — | — | — |
| 1621 | — | — | 800 | — | — | — |
| 1622 | — | — | — | — | — | — |
| 1623 | — | — | — | — | — | — |
| 1624 | — | — | — | — | 0,43 | — |
| 1625 | — | — | 800 | — | 0,47 | — |
| 1626 | — | — | 750 | — | 0,51 | — |
| 1627 | — | 900 000 | 800 | — | — | 150 000 |
| 1628 | — | — | — | — | 0,57 | — |
| 1629 | 346 | — | — | — | — | — |
| 1630 | — | — | — | — | 0,67 | — |
| 1631 | — | — | — | — | 0,67 | — |
| 1632 | — | — | — | — | 0,70 | — |
| 1633 | — | — | — | — | 0,67 | — |
| 1634 | — | — | 800 | — | 0,66 | — |
| 1635 | — | — | — | — | 0,66 | — |
| 1636 | — | — | — | — | 0,60 | — |
| 1637 | — | — | 800 | — | 0,85 | — |
| 1638 | — | 1 800 000 | — | 1 700 | 0,68 | — |
| 1639 | — | — | — | — | — | — |
| 1640 | — | — | — | — | 0,55 | — |
| 1641 | — | — | — | 1 400 | 0,51 | — |
| 1642 | — | — | 1 000 | — | 0,46 | — |
| 1643 | — | — | — | — | 0,44 | — |
| 1644 | — | — | — | — | — | — |
| 1645 | 300 | 1 200 000 | — | — | 0,46 | — |
| 1646 | — | — | 1 600 | — | 0,65 | — |
| 1647 | — | — | — | — | — | — |
| 1648 | — | — | 700 | — | 0,60 | — |
| 1649 | — | — | — | — | 0,66 | — |
| 1650 | — | 2 100 000 | 700 | 3 800 | 0,67 | — |
| 1651 | — | — | 640 | — | 0,73 | — |
| 1652 | — | — | — | — | 0,69 | — |
| 1653 | — | — | 1 200 | — | 0,66 | — |
| 1654 | — | — | — | — | 0,69 | — |
| 1655 | — | — | 1 600 | — | — | — |

| *Année* | *Nombre de moulins* | *Prod. / Exp.* | *Prix Brésil* | *Prix Lisbonne* | *Prix Amsterdam* | *Dizimes* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1656 | — | — | 1 200 | — | — | — |
| 1657 | — | — | 3 200 | — | — | — |
| 1658 | — | — | — | — | — | — |
| 1659 | — | — | — | 3 600 | — | — |
| 1660 | — | — | 1 090 | — | — | — |
| 1661 | — | — | — | — | — | — |
| 1662 | — | — | — | — | — | — |
| 1663 | — | — | 600 | — | — | — |
| 1664 | — | — | — | — | 0,39 | — |
| 1665 | — | — | 1 200 | — | 0,40 | — |
| 1666 | — | — | — | — | — | — |
| 1667 | — | — | — | — | — | — |
| 1668 | — | — | — | 2 400 | — | — |
| 1669 | — | — | 1 200 | — | 0,35 | — |
| 1670 | — | 2 000 000 | — | — | — | — |

# V. LES PRODUITS DE LA MER

On a souvent montré que l'expression de monarchie agraire employée par Lúcio de Azevedo pour caractériser le Portugal au Moyen Age rendait un compte insuffisant de la réalité[1]. Le Portugal a été, dès l'origine, une monarchie agraire et maritime. La mer a été pour l'économie portugaise la ressource d'appoint par excellence, celle sans laquelle il eût été impossible de vivre, soit qu'elle ait fourni le poisson à une population pauvre en viande, soit que, par la chasse aux cétacés, elle lui ait donné une partie de son huile, soit enfin et surtout qu'elle lui ait donné par son sel à la fois une denrée vitale et un produit d'exportation[2].

L'acquisition d'un immense empire colonial a encore augmenté l'importance de ces produits de la mer. Pendant les longues traversées ou sur les terres lointaines, la pêche apporte facilement ce minimum de nourriture fraîche nécessaire à l'organisme humain. Et la plus grosse part de la nourriture est constituée par la viande ou le poisson conservés dans le sel. L'évaporation très forte de la zone intertropicale va permettre la création de nouvelles salines auxquelles s'ajouteront les mines de sel gemme de l'Afrique. Et l'hémisphère austral va donner aux chasseurs de baleines de nouvelles étendues immenses et encore vierges.

## LE SEL AU PORTUGAL ET DANS L'EMPIRE

Les procédés d'extraction du sel marin n'ont pas beaucoup changé sur les côtes de l'Atlantique depuis le XVIe siècle. Ils varient suivant l'usage que l'on fait ou non du « feutre ». C'est un tapis végétal de 2 à 10 millimètres d'épaisseur, dû au développement d'une algue, le *microcoleus corium*: il purifie les eaux et isole le sel du fond argilo-siliceux. On trouve au Portugal des salines sans feutre — comme dans l'Ouest de la France — : ce sont celles d'Aveiro, de Figueira da Foz; des salines à feutre, à Setúbal, Alcácer do Sal et sur le Tage; enfin des salines où les procédés sont mêlés comme dans l'Algarve. Pour le Nord du Portugal, au nord du Vouga, on ignore si elles étaient à feutre ou sans

1. *Cf.* António Sérgio.
2. *Cf.* par exemple: A. G. Pereira, *A economia do mar*, Lisboa, 1932.

feutre. Des une comme des autres l'emplacement n'a guère changé depuis le XVIe siècle : à Setúbal, par exemple, elles s'allongent sur les deux rives du Sado inférieur, sur une longueur de 20 km en aval de l'Alcácer do Sal et sur 10 km entre Aguas de Moura et un point situé à 5 km en amont de Setúbal. Aujourd'hui comme hier, elles sont limitées par des jonchées, des marécages et, sur certains points, des terres cultivées ou boisées[3].

Dans chaque saline, on distingue déjà au XVIe et XVIIe siècles les bassins de réserve et les bassins de cristallisation. Les premiers — *governo* et *pejos* — correspondent à la vasière et aux cobiers des marais salants français. Les seconds sont d'abord les *caldeiras* ou *caldeirões* dans lesquels l'eau abandonne son carbonate et son sulfate de calcium — en français : couches, fares ou morts — et ensuite les *talhos* — œillets ou cristallisoirs — dans lesquels elle dépose le chlorure de sodium que l'on ramasse au râteau et que l'on dispose en tas. Virgínia Rau nous décrit une saline d'Alcácer qui a 10 *talhos*. En principe chacun d'eux doit avoir une superficie de 100 à 150 m². Aujourd'hui, sur le Rio Sado, la superficie des bassins de cristallisation est presque la même que celle des bassins de réserve. A Aveiro et Figueira da Foz elle est beaucoup plus petite. Virgínia Rau a montré que la différence était beaucoup moins forte au XVIIe siècle et que les salines de Setúbal ressemblaient beaucoup plus qu'aujourd'hui à celles de Figueira ou d'Aveiro, du moins les grandes salines. Peut-être la différence existait-elle déjà pour les salines moyennes — la majorité — celles dont la superficie totale était comprise entre 10 000 et 30 000 mètres carrés[4].

Par son rythme cyclique, l'exploitation des salines présente les caractères d'un travail agricole. C'est particulièrement vrai des salines du Sado, où l'on fait, à partir du 1er août, trois récoltes successives à un intervalle de près de trois semaines les unes des autres, en laissant l'eau des bassins immobile entre deux récoltes, par opposition à ce que l'on fait dans les autres salines portugaises ou à l'étranger, où ont lieu des dizaines de récoltes successives par an. A Aveiro par exemple, la récolte se fait tous les deux ou trois jours.

Cette différence ajoutée à celles du feutre, du climat, de l'étendue des surfaces préparatoires, permet de distinguer deux types de sel : celui de Setúbal très blanc et en gros cristaux et celui d'Aveiro légèrement grisâtre et en petits cristaux. Longtemps le premier a été le sel préféré des pays du Nord de l'Europe alors que le second était plutôt consommé au Portugal, en Galice et dans certaines régions de l'Angleterre et de l'Irlande. Le premier est-il meilleur que le second ? Lepierre prétend qu'ils est chimiquement moins pur mais qu'il est moins souillé d'impuretés insolubles, partant plus blanc. C'est un gros avantage pour la conserve du poisson : il ne lui donne pas cet aspect sale que donnent les impuretés grises, jaunes ou rouges du sel d'Aveiro[5].

3. *Cf.* V. Rau, pp. 13-16.
4. *Cf.* V. Rau, pp. 17-20.
5. *Cf.* V. Rau, pp. 20-24.



D'ailleurs le sel portugais n'a pas toujours été apprécié dans les pays du Nord. Au Sud du 42e degré de latitude, disait Bodin, la chaleur trop ardente rend le sel corrosif. Bernard Palissy disait à la même époque que « plusieurs en ayant salé des lards ont trouvé des trous et incisions que les gros grains de sel avaient faits en travers lesdits lards ». Cependant, en sens contraire, Rodrigo de Mello écrit à Jean IV le 5 décembre 1641 : « C'est le meilleur sel en qualité et en quantité : en qualité parce que, mis dans la chaudière, il augmente de 50 % ; c'est pourquoi il est recherché par toutes les nations ... ». Lourenço Magalotti qui accompagne Cosme de Médicis au Portugal en 1668 ou 69 l'appelle « il più bello e il più perfetto che si raccolga forse in Europa ». Selon Savary des Bruslons, les Hollandais et les Anglais pour enlever aux sels d'Espagne et de Portugal leur âcreté et leur sérosité, les font bouillir à l'eau de mer avec un peu de sel français qu'ils tâchent d'avoir par le moyen des nations neutres, « ce qui, non seulement les adoucit selon qu'ils le débitent mais encore les augmente d'un tiers ». La vérité est-elle dans ces mots de Bertrand ?

> « Ce sel [de Setúbal] est infiniment plus beau que celui de Brouage avec celui d'Espagne ou de Portugal, et on convient que ce mélange fait des merveilles, mieux même que le sel de Brouage pur lorsque le poisson est gras et huileux; c'est à ce qu'on assure, par ce mélange, que les Hollandais parviennent à faire de très belles et bonnes salaisons. »

En réalité, au XVIe siècle, les Français ont réussi à faire croire à tort à la supériorité de leur sel. Les progrès de la chimie à la fin du XVIIIe siècle dissiperont cette illusion[6].

Ce sont les salines du Nord du pays qui sont les plus anciennes — elles datent du Xe siècle —. Après elles, se développent celles d'Aveiro. Et celles du Nord disparaissent aux XIVe et XVe siècles, ce qui entraîne la naissance d'un commerce de cabotage pour ravitailler le Nord en sel. Peu à peu on voit aussi se développer les salines du Rio Mondego — Figueira da Foz — de Conto de Lavos, de São Martinho do Porto, d'Atouguia; enfin, plus tardivement, celles du Tage, du Sado et de l'Algarve, dans les régions « reconquises ». La mise en valeur de ces salines s'est faite par accensements et *sesmarias* dont la création revenait aux *officiers* de l'Ordre de Santiago. Plusieurs facteurs ont pu jouer dans leur développement : l'extension du territoire national, l'augmentation de la population, le développement de la pêche et du commerce avec l'extérieur. Le 23 octobre 1511, le roi décide que les navires qui viendront charger de la sardine et du poisson à Setúbal, ne pourront acheter du sel de l'extérieur pour conserver ces produits, mais qu'ils devront acheter le sel de Setúbal même et d'Alcácer. C'est pourquoi la majorité des salines de Setúbal a été construite au XVIe siècle. Il est une autre

6. *Cf.* V. Rau, pp. 24-27.

raison : le développement de l'Empire. Ses zones d'élevage, ses conserves de viandes et de poisson pour les liaisons maritimes et les centres de peuplement exigeaient d'énormes quantités de sel. Virgínia Rau a montré, en étudiant la multiplication des exploitations du Sado au XVII[e] siècle, que celui-ci, pour le sel de Setúbal, n'était pas un siècle de régression. Cette prospérité ne fera place à la décadence qu'à la fin du premier quart du XVIII[e] siècle[7].

Bien mieux, des salines vont se créer un peu partout outre-mer. Au fur et à mesure de la colonisation, on les voit se développer sur les côtes portugaises d'Afrique et dans les îles adjacentes. Déjà les Canaries espagnoles en possèdent : à six lieues de Lançarote, où l'on tire par an 400 caisses de sel de 12 *fanegas* chacune[8]. Celles des îles du Cap Vert deviennent très importantes. Non seulement l'île du Sel mais aussi l'île de Maio. Les étrangers eux-mêmes, sans autorisation, viennent y charger leurs navires. En 1624, sont venues quatre nefs hollandaises qui ont pris la précaution d'être « artilhadas para esse fim »[9]. En 1654 un capitaine hollandais se plaint de n'avoir pas trouvé d'eau à l'île de Maio : toute l'eau est salée; il a dû aller jusqu'au Cap Vert[10]. Plus loin, les salines de la côte de l'Or ont été visitées par Dapper vers 1637 :

> « A Labbedi, Anten et Sinco il y a des Salines qui fournissent de sel tout le pays. Dans les mois de novembre, de décembre et de janvier on remplit les fossés d'eau et on fait du sel suffisamment pour travailler toute l'année. Cependant il est facile à travailler puisqu'on n'a qu'à le cuire une seule fois, après quoi il se blanchit et se brise de lui-même. Dès qu'il est cuit, on le met dans de petites corbeilles de canne et on l'enveloppe de feuilles vertes, afin que l'ardeur du soleil ne le noircisse pas; c'est là qu'il se durcit comme des pains de sucre et peut aussi être râpé. Mais il ne saurait conserver cette fermeté pendant un excès de chaleur ... »[11].

A la fin du siècle, le voyageur Bosman insiste, lui aussi, sur l'exploitation du sel dans cette région. Ou bien l'on fait cuire l'eau de mer dans des bassins de cuivre et des pots de terre, ou bien on creuse de vraies salines. Le sel est très fin et très blanc sur toute la côte, si l'on excepte la région d'Acra. Dans le pays de Pantin, il surpasse presque en blancheur la neige. C'est une grosse source de profits pour les Noirs de la côte. Car il est très cher

> « ... et les gens du commun sont forcés de se contenter en la place de sel d'une certaine herbe un peu salée, leur bourse ne pouvant souffrir qu'ils achètent du sel ... ».

7. *Cf.* V. Rau, pp. 29-67.
8. Evora, Cod. CIV/2-6, n° 29 (1606) : Note du vice-roi au roi.
9. Senna Barcelos, t. I, p. 230.
10. AHU, Cabo Verde III (13 mai 1654) : *Consulta do C.º U.º*.
11. Dapper, p. 292.



Dans la région d'Ardra, à quelques milles à l'intérieur des terres on donne un et parfois deux esclaves pour une poignée de sel[12].

Luciano Cordeiro a exhumé des documents prouvant l'existence de salines dès la première moitié du XVII[e] siècle sur les côtes d'Angola et de Benguela[13]. Le sel y est aussi bon qu'à Setúbal[14]. Les salines sont propriété de la Couronne. En 1620, il est question de les concéder à des particuliers[15]. Nous ignorons si le projet a été réalisé. En 1622 on s'émeut de n'avoir pas rendu compte au Roi de l'existence au Benguela d'una saline qui envoyait par an trois navires chargés de sel en Angola, soit une valeur de 30 000 *cruzados*[16].

Mais l'originalité de l'Angola et du Benguela résident dans leurs mines de sel gemme. Elles ont attiré l'attention des Portugais dès qu'ils ont occupé le pays. En 1583, Paulo Dias de Novais s'empare de mines de sel, sans doute celles de Quissama[17]. Dans son rapport au roi sur l'Angola en 1592, Abreu de Brito conseille la construction d'une douzaine de forteresses pour tenir le pays et la douzième, écrit-il, sera construite près des mines de sel. Il parle de ces grandes montagnes où le sel se trouve en si grandes quantités qu'il subvient aux besoins « de toute l'Ethiopie et d'une partie de la Perse ! » En exploitant ces mines, le roi gagnera autant qu'avec toute la factorie d'Angola[18].

Jerónimo de Almeida, succédant à son frère dans le gouvernement général de l'Angola, part vers 1597 pour le rio Cuanza y châtier quelques *sobas* rebelles, s'emparer des mines et y construire une forteresse. La forteresse de Massangano attaquée par les indigènes, est secourue par Baltazar Rebelo de Aragão qui poursuit les agresseurs jusqu'à Quissama et fonde là, à ses frais, une autre forteresse « que melhor garantisse a posse das minas de sal »[19]. Vers 1618, cette forteresse n'existe plus. Il est question de la reconstruire. Avec l'impôt du quint sur l'extraction par les indigènes on pourrait payer toutes les dépenses de l'Angola[20]. L'extraction est facile : le sel se trouve à trois pieds sous le sol. On le coupe en blocs de 90 cm — 3 palmes dit Cadornega — de longueur pour pouvoir le transporter[21].

Il existe aussi une mine de sel près de la baie de São Francisco, et une autre plus au Sud. Il en existe une au Benguela. En 1626, le gouverneur de l'Angola demande au Roi de prohiber l'importation de sel portugais non seulement dans sa colonie mais aussi à São Tomé et dans la capitainerie de Rio de Janeiro. Ces mesures stimuleront le

12. Bosman, *Guinée*, p. 321.
13. L. Cordeiro, t. I, 3[e] partie, chap. II et V.
14. L. Cordeiro, t. I, chap. III, p. 273.
15. L. Cordeiro, t. I, chap. II, pp. 181-183.
16. L. Cordeiro, t. I, chap. V, p. 32.
17. Gastão Sousa Dias, *Relações de Angola*, p. 127.
18. Abreu de Brito, p. 20.
19. Felner, p. 184.
20. L. Cordeiro,t. I, chap. II.
21. A. Battle, *Guinea*, Hakl Soc., pp. 36-37; *cf.* Cadornega, t. III, p. 97.

développement des mines de sel[22]. Et le réglement du gouverneur du 10 avril 1666 se préoccupe encore de ces mines. Le danger, dit en substance le roi, est que nous n'ayons pas assez de soldats pour y entretenir des forteresses. Il faut donc maintenir le plus possible la paix et la bonne amitié avec les potentats locaux et attendre l'occasion favorable pour ranger définitivement ces mines sous ma loi[23]. Et Cadornega note la main-mise du roi de Dembo sur les mines: ses sujets viennent vendre les morceaux de sel sur les bords du rio Cuanza[24].

Au Brésil, l'usage du sel minéral ne semble pas inconnu des Indiens avant l'arrivée des Portugais. Mais les peuplades qui habitent loin de la mer utilisent un sel végétal obtenu en faisant bouillir de l'eau dans laquelle on a jeté de la cendre de palmier et d'autres bois. D'ailleurs, l'emploi du sel reste exceptionnel. On assaisonne plutôt la nourriture avec du poivre. Et l'Indien, non habitué au sel, le supporte assez mal[25]. Ce sont les Portugais qui ont introduit au Brésil l'usage des salines, le sel portugais se révélant très vite trop éloigné et insuffisant pour les besoins brésiliens. Ces besoins ne vont cesser d'augmenter avec la croissance de la population et le développement de l'élevage[26]. Très tôt, on s'efforce d'y répondre. La lettre de donation de Duarte Coelho en 1534 signale déjà l'existence de ces salines à Pernambouc. Duarte Coelho, lui-même, concède deux lieues de terre au Sud du Cap de St. Augustin à un colon, à charge pour celui-ci d'y planter de la canne, du coton et d'y avoir des marais salants[27]. Nieuhoff décrit les salines formées par les rios « Aguarama, Karwaratama, Wapanien, Maritouva », tous noms écrits selon l'ortographe hollandaise[28]. Entre Paraïba et Rio Grande on trouve dans l'intérieur, à 40 lieues de la côte, quelques lagunes d'eau si salées qu'on en tire du salpêtre. Au XVIIIe siècle, et sans doute avant même le XVIIIe, on en tirera du sel[29]. Dans la première moitié du XVIIe siècle les salines situées entre Rio Grande et Ceara, à mi-chemin de l'un et de l'autre, sont exploitées par 10 ou 12 Noirs, 10 Blancs et une trentaine d'Indiens. La production atteint 2 000 tonneaux par an, qui, par saison sèche, gagnent sur des petits bateaux divers points de la côte brésilienne. Certaines lagunes aménagées par les Portugais semblent encore avoir été améliorées par les Hollandais[30]. C'est surtout pendant

22. AHU, Angola II (22 et 23 avril): *Relação da conquista do presidio de Benguela* et lettre du Gouverneur d'Angola; AHU, Angola II (22 août 1626): Lettre du Roi.
23. *Legislação Antiga*, pp. 296-307; AHU, Angola VII (10 avril 1666): *Regimento dos Governadores do reino de Angola.*
24. Cadornega, t. III, p. 97.
25. Almeida Prado, *Pernambouc*, t. III, p. 229.
26. Voir dans notre chapithe VII de cette IIe partie le § réservée à l'élevage.
27. *Anais Pernamb.*, t. III, p. 315.
28. Almeida Prado, *Pernambouc*, t. III, p. 230.
29. BN Paris, Fonds portugais, 25 (21), no 62, f. 159-160 (Madrid, 21 janvier 1638): *Papel sobre a guerra de Pernambuco ...*
30. Almeida Prado, *Pernambouc*, t. III, p. 230.



la guerre hollandaise que se développent les salines de Mossoro et Ceara, dans le Ceara actuel. En même temps on découvre, dans la vallée du São Francisco, ces véritables mines de sel que sont les glaises salées. Les salines du Maranhão sont peut-être encore plus importantes — salines de Maracana ou Guatapu —. Elles auraient rapporté 2 000 *cruzados* par an dans la première moitié du XVIIe siècle. Elles étaient, au moins en partie, exploitées par les Jésuites sous l'intelligente direction desquels les Indiens en retiraient chaque année 5 000 *alqueires*. Un réglement royal de 1619 rappelle que le bateau chargé de transporter le sel des salines aux entrepôts ne doit faire que cela et que les salines, domaine public, ne sont pas susceptibles d'appropriation privée. Elles sont libres et communes à tous ceux qui désirent en tirer du sel[31].

C'est une des rares interventions royales que nous connaissions dans les salines de l'Empire colonial. Dans la métropole elle-même, ce sont surtout les municipalités qui interviennent pour réglementer l'exploitation. Celle de Setúbal insère en 1565 dans ses *Posturas* la règle suivante: quiconque trouvé dans les salines à voler du sel, à briser une palissade ou à découvrir un tas de sel, même sans en prendre, paiera 2 000 réaux d'amende. En 1604, nouvelle disposition interdisant de pêcher des crevettes dans les salines; la municipalité d'Alcácer, dans ses *Posturas* de 1609 précise qu'au moment du transport du sel, toutes les embarcations de moins de 70 *moios* doivent servir par priorité aux habitants de la ville — et ceux-ci doivent tous rester à Alcácer pour participer au transport. Aucun patron marinier occupé au transport entre Alcácer et Setúbal ne pourra utiliser une barque de moins de 20 *moios*. Il ne pourra percevoir que 40 réaux par *moio* de sel chargé. Pour éviter l'accaparement, il est interdit d'acheter du sel dans les salines sans permission du propriétaire. Aucun esclave ou affranchi ne pourra avoir chez lui plus d'un demi *alqueire* de sel sans justifier de sa provenance. Les accapareurs seront punis de lourdes amendes, et une surveillance particulière sera exercée sur les poids et mesures utilisés dans les boutiques et qui seront étalonnés par la municipalité. Aucune personne non propriétaire de saline ne pourra s'interposer dans l'achat et la vente du sel[32].

La royauté elle-même a peu l'occasion d'intervenir, bien que depuis le milieu du XVIe siècle elle gère les biens de la Maîtrise de Santiago. Elle n'intervient que pour sauver les droits du fisc, non la prospérité économique. Une rivalité perfide opposait Setúbal à Alcácer. La municipalité d'Alcácer n'a pu compter que sur elle-même pour se défendre. En 1624, elle interdisait à ses habitants d'aller travailler hors du terroir de la cité: le saulnier qui viendrait de Setúbal recruter des travailleurs sans la permission de la municipalité d'Alcácer encourrait une amende et même une peine de prison[33].

31. Simonsen, t. I, pp. 274-275.
32. V. Rau, pp. 62-64.
33. V. Rau, pp. 64-65.

A notre connaissance, une seule fois, avant 1640, la royauté se préoccupe des salines. Le licencié Manuel Mendes de Castro avait proposé de faire revenir dans le patrimoine de la Couronne les salines qui en avaient été soustraites à Setúbal, Alcácer et Santo António do Tojal. En mars 1633, le roi écrivit d'Espagne à Lisbonne pour demander conseil sur cette question qui, en fait, ne fut jamais résolue. Après 1640, la nouvelle dynastie fit un effort pour protéger les propriétaires. Mais c'est seulement au début du XVIIe siècle que le pouvoir central lia la prospérité du commerce au développement des salines, « enserrant, dit Virgínia Rau, dans les mailles de la législation et disciplinant de façon autoritaire le producteur et le négociant »[34].

Les conditions d'exploitation des salines se modifièrent peu pendant longtemps — en particulier pour celles du Sado. Au XVIe comme au XVIIIe siècle, les propriétaires appartenaient à ce que nous appelons aujourd'hui la classe moyenne : médecins, marchands, fonctionnaires, ou à la noblesse de robe. Les artisans étaient l'exception. Avec le temps et la multiplication des legs pieux, beaucoup devinrent la propriété de couvents, de confréries ou de chapelles. Pour l'exploitation elle-même, il faut distinguer le propriétaire, *senhorio* de salines ou *lavrador* du sel, et le paludier (*marnoteiro*), salarié qui effectue le travail et construit même parfois la saline. Il est aidé, lui, le maître, par des contre-maîtres — souvent une demi-douzaine — et des « chargeurs ». Il dirige plusieurs salines à la fois, jusqu'à vingt. Maître et contre-maîtres travaillent de début juin à fin septembre, les chargeurs seulement les deux derniers mois. Chaque paludier fait travailler tous ses contre-maîtres et chargeurs sur la même saline le même jour, puis passe avec les mêmes à une autre saline. Un cuisinier est chargé d'assurer la nourriture du groupe. C'est du moins le système employé à Setúbal au XIXe siècle. On peut penser qu'il n'est pas très différent de celui pratiqué deux siècles plus tôt ou dans les autres salines[35].

Dans quelle mesure ces habitudes se sont étendues à l'Empire ? Il est difficile de le dire surtout pour le XVIIe siècle.

## LE COMMERCE DU SEL : REGLEMENTATION GENERALE ET FISCALE

Au Moyen-Age, le sel est une denrée de première nécessité, objet d'un grand commerce international, à l'égal du charbon au XXe siècle. Le premier port exportateur du sel est alors Porto. Le sel va surtout vers les villes de la Hanse et la Hollande. Au XVIe siècle, il est transporté sur des bateaux hollandais jusqu'au grand port de redistribution qu'est Anvers où il joue le rôle de denrée type, « d'après les fluctuations de

34. V. Rau, p. 65.
35. V. Rau, pp. 65-66.



laquelle le sentiment populaire prévoit les crises économiques »[36]. Le fret de retour est constitué par le bois et les grains. Il est généralement transporté brut ou noir et raffiné dans les 400 salines de Brabant, Zélande, Hollande et Flandre. Dans la seconde moitié du siècle, les luttes entre l'Angleterre, l'Espagne et la France favorisent l'exportation du sel portugais. En 1577, 250 navires viennent en l'espace de six jours chercher du sel à Lisbonne et Setúbal. Près de 160 sont allemands ou néerlandais[37].

C'est l'époque où Setúbal commence à devenir un grand centre exportateur. Virgínia Rau a étudié spécialement le développement de la réglementation. Elle a montré combien le régime même du commerce avait évolué pendant notre période. Jusqu'en 1553, le chargement en sel des navires à l'exportation était effectué sous la direction d'une administration particulière qui est alors abolie : la vente et le chargement du sel sont déclarés libres. Liberté contrôlée d'ailleurs pour lutter contre les abus : des Flamands étaient venus s'entremettre dans le chargement et favorisaient par trop leurs compatriotes. Il fallut supprimer leur intermédiaire. De plus, la disette obligea Sébastien en 1575 à donner la priorité, pour le chargement du sel, aux navires apportant du blé[38].

D'ailleurs ce régime dure peu. En 1576, le roi, invoquant les dépenses de guerres outre-mer et les pertes subies du fait des pirates et des corsaires, institue le monopole de la vente du sel au profit de la couronne. Le monopole est exercé par une *Casa da Contratação do Sal*. De tout le sel produit chaque année, elle achète le tiers ou une quantité fixée par les fonctionnaires royaux mais n'excédant pas le tiers, à un prix fixé, lui aussi. Ce tiers est vendu dans le pays et cette vente est un monopole royal. Les producteurs conservent le marché extérieur, soit au moins les deux tiers de leur production[39].

On connaît mal les vicissitudes de ce régime. Sébastien l'a-t-il rapidement suspendu et le cardinal Henri l'a-t-il remis en vigueur ?[40] La question est importante pour les Açores qui ont dû suffrir de ce monopole et qui s'en sont trouvées provisoirement libérées. Quant à Madère, par les lettres de donation de l'infant D. Henri, seuls les donataires pouvaient y vendre du sel. Et ce privilège ne disparut pas avec la transformation des donations en alcaidats généraux[41].

En tous cas, c'est le cardinal Henri qui a créé les « élus » : c'est un conseil de trois habitants de Setúbal choisis chaque année par la municipalité parmi les propriétaires de salines. Ils conviennent avec les *mestres* des navires le prix de vente. La vente elle-même est effectuée par les interprètes[42].

36. Dans Goris, *Les colonies*..., p. 465 (cité par V. Rau, p. 118).
37. V. Rau, pp. 95-121.
38. V. Rau, pp. 123-124.
39. V. Rau, p. 124.
40. *Eleme. Lisboa*, t. III, pp. 453-454; Macedo, t. I, p. 82.
41. *Elucidário Madeirense*, article « Sal ».
42. V. Rau, p. 125.

Il semble que la population n'ait pas été très satisfaite du rôle de ces élus et surtout des interprètes. Henri doit modifier très vite son système et il charge d'une enquête approfondie le licencié António Dinis. Ses conclusions sont nettes : l'opinion générale est hostile aux interprètes : ceux-ci favorisent les vendeurs qui leur plaisent. Sur la nécessité des « élus », l'opinion est partagée. A Setúbal, la majorité est contre. Ils fixent les prix après s'être concertés avec les acheteurs : aussi les fixent-ils trop bas. Une petite minorité seulement prétend qu'en fixant le prix on arrête sa chute, causée par les pauvres qui, à l'arrivée des bateaux, sont poussés par la nécessité à vendre à des taux très bas : ensuite les étrangers ne veulent pas acheter plus cher. Par contre hors de Setúbal, on réclame cette réglementation. Elle permet d'échapper aux accapareurs de Lisbonne[43].

Quel est son sort sous l'administration philippine ?

António Dinis fut envoyé de nouveau à Setúbal. La municipalité déclara qu'elle restait hostile aux interprètes, mais que pendant trois ans on pouvait expérimenter encore le système de la vente libre : on verrait ainsi s'il fallait vraiment ou non nommer des élus. António Dinis proposa qu'on accorde cette liberté, non seulement aux Portugais, mais aussi aux étrangers. Les agents royaux appelés à donner leur avis, proposèrent de fixer les prix selon la production et la consommation portugaise et étrangère, le nombre des navires venus chercher le sel, enfin les prix pratiqués à l'étranger. De ces discussions surgit l'idée — nouvelle — que la vente du sel serait faite en commun, la part de chaque producteur dans la vente étant proportionnelle à sa part dans la production. La même idée est reprise pour les salines de Lisbonne en 1591. On fera la vente successivement dans les différentes salines, sous la surveillance de trois « élus ». C'est la *roda do sal*, la roue du sel. Au même moment, la municipalité de Setúbal propose au roi que, tous les ans après la récolte, on évalue la production des salines du Sado et qu'on la répartisse en 4 parts égales où tous participeraient, du quart de leur production. Ensuite on ferait des écrits cachetés à la cire, absolument égaux, de chaque part de chaque producteur, et on les mettrait dans quatre vases. Quand arriverait une flotte, après la fixation du prix par les élus, on procèderait, en public, au tirage au sort d'autant d'écrits qu'il serait nécessaire pour remplir les bateaux. Ensuite, on ouvrirait et lirait en public les « écrits » pour savoir à qui avait échu le droit de vendre son sel. Cette répartition avait l'avantage d'éviter les abus de pouvoir des interprètes et d'établir une certaine égalité entre les vendeurs. En plus, on évitait de voir les étrangers louer des salines et s'entendre avec leurs compatriotes acheteurs. Pour protéger le petit producteur — celui récoltant moins de 200 *moios* — on mettait tous ses « écrits » dans les trois premiers vases. On créait un fonds de 10 000 *cruzados* qui permettait de faire dans l'année des avances aux exploitants

43. V. Rau, pp. 126-127.



jusqu'à la vente de leur lot — fonds alimenté par les amendes et par un impôt de 40 réaux par *moio* vendu jusqu'à ce que le chiffre de 10 000 *cruzados* soit atteint. Le sel consommé au Portugal, qu'on appelait le sel à sardines, échappait à la répartition[44].

Le gouvernement n'a jamais accepté le projet de Setúbal. Il s'est contenté de prendre quelques mesures pour contrôler la liberté de vente : interdiction aux juges de louer des salines, expulsion des interprètes coupables d'abus, suppression même des interprètes en 1595 avec rétablissement du système des trois élus. Des mesures du même genre sont prises jusqu'en 1628. C'était nécessaire. Les élus se servaient d'abord, puis leurs parents et leurs amis. On envoyait le sel de Setúbal à Lisbonne pour l'y charger sur des navires étrangers pour un prix inférieur au prix fixé. En 1597, il fallut décider que tout le sel entré dans le Tage serait déchargé et vendu au détail sauf si l'on consentait à payer les droits à l'exportation. Disposition qui semble inefficace, car en 1599 on prend de nouvelles mesures. Cependant à Setúbal et Alcácer l'exportation du sel reste soumise à une organisation et à une réglementation qui n'existent pas dans d'autres ports du Portugal. A Lisbonne, par exemple, quiconque peut vendre le sel de ses salines comme il lui plaît[45].

Cette situation dure jusqu'en 1630. Pourtant les projets de réforme ne manquent pas. Après celui de Setúbal nous connaissons le plan proposé en 1599 par un particulier. C'est un Anglais, Duarte Banes. Il habite Lisbonne. Il a jadis rendu service aux Espagnols prisonniers en Angleterre. Il demande au roi l'office de « commissaire à la répartition, à la vente et à l'exportation du sel » de Lisbonne et Setúbal. Il mettra fin ainsi à la fraude qui sévit depuis 40 ans. Il demande seulement 20 *maravedis* par *moio* de sel chargé à Lisbonne et 10 pour chaque *moio* chargé à Setúbal. Jusque là, ces sommes revenaient aux exportateurs[46]. On ne sait s'il obtint ce qu'il demandait. Mais en 1630, nouveau projet, présenté cette fois par la municipalité de Lisbonne et adopté par le roi un an plus tard. Celui-ci achètera chaque année le tiers du sel récolté au Portugal — ou une part fixée par ses agents mais toujours inférieure au tiers. Le reste sera vendu à l'exportation, le roi gardant le monopole de la vente à l'intérieur : en somme le système de 1576 : c'est l'*estanque* du sel. Mais la municipalité semble avoir très vite déchanté. Elle demande au roi d'y renoncer : non seulement producteurs et acheteurs étrangers y perdent, mais les consommateurs nationaux ont vu eux-mêmes augmenter le prix du sel[47].

44. V. Rau, pp. 141-142.
45. V. Rau, pp. 142-145.
46. V. Rau, pp. 145-146.
47. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 355, 445 et 458; *Coll. Chron.*, p. 215 (4 août 1631); Amzalak (p. 27), parle d'un *alvará* du 14 août 1632 et non du 4 août 1631, d'après *Monopólios fiscais; teoria e legislação*, Coimbra, 1906 (p. 118), par José Caeiro da Mata.

A la même époque il est question d'étendre l'*estanque* du sel au Brésil : ce sera une façon de payer l'armée du Brésil[48]. Mais le réglement dont le roi a demandé la rédaction se fait attendre. Celui-ci le réclame encore le 31 janvier 1632[49]. Sans doute de gros intérêts s'opposent sourdement à cette rédaction. De guerre lasse et en attendant le réglement, le Conseil de la Fazenda, le 7 mai 1632, passe une provision organisant l'*estanque* du sel pour le Brésil[50]. *Estanque* qui permettra, dit le Conseil, un ravitaillement régulier en sel des Brésiliens : on ne pourra plus faire monter le prix en cas de rareté. Donc bénéfice à la fois pour le roi et les colons. Et des instructions sont envoyées pour préciser la provision royale : tout colon qui a du sel devra le déclarer dans les trois jours et s'en débarrasser dons les deux mois; la mesure de sel brésilienne — 2 *alqueires* — sera mise en vente à un prix fixe de 320 réaux qui ne bougera pas, même en cas de pénurie; les importations seront enregistrées et les entrepôts gérés par des fonctionnaires qui assureront la vente au détail; l'*estanque* dépendra uniquement de l'administration des Finances : le pouvoir politique ne pourra pas y mettre son nez; tout bateau arrivant au Brésil pourra être soumis à une visite; enfin des mesures sont prévues pour les maîtres de navires qui n'ont pas été prévenus de la création du monopole[51].

Après la Restauration, le Brésil conserve le régime de l'*estanque*, sans grand succès[52]. Le roi demande au gouverneur général s'il vaut mieux le garder, l'affermer, ou rendre au sel la liberté de navigation moyennant un impôt. Le Brésil se rallie à la dernière solution et offre 2 000 réaux d'impôt par *moio* importé. Mais si c'est impossible, qu'on maintienne l'*estanque*. En tout cas pas de ferme, à aucun prix. Le Conseil d'Outre-Mer maintient l'*estanque*[53].

Mais l'*estanque* ne permet pas l'introduction d'une quantité suffisante de sel au Brésil. Les réclamations pleuvent. D'ailleurs beaucoup de gens entrent clandestinement du sel au Brésil et gagnent ainsi des sommes fabuleuses[54]. En 1658, on se rallie au système de la ferme.

48. Simancas, SP 1 529 m, pp. 13 v° et 14 (19 novembre 1631) : Ordre du roi; BA *Inventaire*, n° 541; *cf.* aussi Myriam Ellis, *O monopólio do sal ...*, paru après la rédaction de notre chapitre.

49. BA *Inventaire*, n$^{os}$ 596 et 598.

50. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, p. 39.

51. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, pp. 41-47 (10 mai 1632); BA *Inventaire*, n° 541.

52. AHU, Cons. Ultramarino XIII p. 47 (5 mars 1644).

53. AHU, Consultas Xixtas II, f. 138 v° (15 octobre 1649); AHU, Bahia VI (17 juillet 1653).

54. Munic. Bahia, *Cartas Senado*, Arm. 62 L 118, p. 75 v° (2 août 1657). En 1652, Pedro Ferraz Barreto, ancien *provedor mor* du Brésil montre les frais très lourds que l'*estanque* présente pour le roi. Il pense qu'il sera difficile de trouver un *contratador*. Il propose deux autres solutions : envoyer chaque année 5 ou 6 « churões » flamands plus adaptés que les caravelles et *navios* portugais au transport du sel — ils reviendront avec du sucre — ou obliger tous les navires allant au Brésil à prendre une certaine quantité de sel (*Relassão do Sal que vay ao Brasil ...*, Arq. Cadaval, Cod. 1091, f. 58-58 v°. Document aimablement communiqué par M$^{lle}$ V. Rau). *Cf.* V. Rau et M. F. Gomes da Silva, *Os Manuscritos do Arquivo*, t. I, n° 168, pp. 188-119.



Un contrat est passé pour 14 000 *cruzados* par an pendant 6 ans avec Luís de Pina Caldas et Manuel de Castro. Le sel sera vendu 320 réaux à Bahia, Recife et Rio; ailleurs il sera vendu 480. Il doit être transporté dans certains délais mais il est dispensé des droits. Chaque bateau quittant le Portugal pour le Brésil doit en charger une quantité proportionnelle à sa capacité. Les entrepôts sont mis gratuitement à la disposition des *contratadores*. Trois conservateurs surveilleront l'exécution du contrat. Des dispositions prévoient les cas de fraude, de guerre ou de peste[55].

Le contrat entre en vigueur le 9 avril 1659[56]. Il doit donc se terminer le 9 avril 1663. Dès 1664, un nouveau contrat est signé. Mais cette fois, le *contratador* est la municipalité de Bahia elle-même. Contrat signé pour six ans à 14 000 *cruzados* par an plus les taxes[57]. Politique nouvelle parce que le précédent *contratador* n'a pu payer à la municipalité[58]. Mais le *Provedor Mor* est hostile[59]. Cependant la municipalité mande un représentant organiser à Lisbonne l'envoi du sel. Le paiement se fait par *letras de riscos* à 50 %[60]. Ce contrat renfloue les finances municipales grevées par la garnison. Par exemple, le 27 janvier 1666 la ville de Bahia fait distribuer 8 000 *alqueires* de sel à la population : 3 000 dans la ville même et 5 000 dans le Reconcavo — distribution obligatoire pour les bénéficiaires — véritable gabelle, à 320 réaux l'*alqueire*. Les compagnies d'infanterie sont réparties par districts et leurs capitaines reçoivent la part de sel qu'ils doivent vendre à leur district au profit de leur compagnie[61]. C'est encore plus utile lorsque les autres recettes faiblissent, par exemple quand il y a crise dans la production du sucre par suite d'une épidémie de petite vérole chez les esclaves[62]. En 1668, nouvelle distribution, d'office, du sel — et dans les mêmes quantités[63].

Liberté, régie, contrat, enfin contrat confié à une collectivité locale, voilà les formes successives prises par le ravitaillement du Brésil en sel. La production proprement brésilienne était, on le voit, insuffisante. Hors du Brésil, en Europe même, la Galice et les Asturies avaient aussi besoin d'importer du sel. Depuis 1601, il venait du Portugal. Le roi avait alors autorisé le transport de 400 000 *fanegas* par an pendant 8 ans. L'autori-

55. AN Rio, Coll. 60 L 7, p. 204 (Rio, 20 juin 1659) : *Contrato do Sal ...*

56. AHU, Bahia VIII (12 juin 1659) : Lettre du *Provedor* du Brésil.

57. Alfândega de Lisboa, Extractos VIII, p. 37 (24 sept. 1664); *Atas Bahia*, t. IV, p. 212; AHU, Bahia X (Lisboa, 11 août 1665) : *Cons.ª do C.° U.°*

58. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. XXII, p. 21 (27 janv. 1665); *Atas Bahia*, t. IV, p. 212.

59. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. XXII, p. 21 (27 janvier 1665); AHU, Bahia X (11 août 1665) : *Cons.ª do C.° U.°*

60. *Atas Bahia*, t. IV, p. 261.

61. *Atas Bahia*, t. IV, pp. 234-237.

62. *Atas Bahia*, t. IV, p. 271 (24 novembre 1666).

63. *Atas Bahia*, t. IV, p. 376 (6 septembre 1668).

sation a été renouvelée jusqu'à la Restauration[64]. Le sel venait semble-t-il de Setúbal. Le transport confié d'abord au trésorier général du sel de Castille semble avoir été très vite affermé. Le roi nomme même des « juges conservateurs » pour surveiller l'exécution du contrat.

Après la Restauration, le roi essaya d'établir définitivement au Portugal le système de la *roda do sal*. Mais les réglements du 19 juillet 1641 et du 20 avril 1643 provoquèrent une violente opposition, malgré l'appui de Setúbal et d'Alcácer. Ce n'est que par l'*alvará* du 26 juillet 1646 que Jean IV réussit à établir définitivement la *roda*. Il aurait à cette occasion envoyé un juge à Setúbal qui, ayant réuni les notabilités, reçut l'approbation de toutes, excepté du juge de la douane et d'un autre individu dont les raisons furent vite réfutées par le reste de l'assemblée[65].

L'évolution s'est donc faite, en gros, dans le sens d'une réglementation, d'un « dirigisme » de plus en plus net. Il faut y ajouter une emprise fiscale de plus en plus forte. A la fin du XVIe siècle, toute une série de droits frappent le commerce du sel : « *sizas, portagem, imposição velha, jugadas e direitos das alfândegas e Casa da India* ». Plus le *consulado* de 3 %. La sise est un impôt indirect. Les *portagens* sont un droit sur le transport. Les *jugadas* sont un impôt agricole. Le *consulado* est payé dans les ports[66].

Or au début du XVIIe siècle, le roi a besoin d'argent. Il crée en 1601 un « nouveau droit » de 220 réaux par *moio* de sel exporté par mer du Portugal. En est exempt le sel utilisé dans le royaume et aux colonies, le sel exporté par terre vers la Castille, et bientôt celui destiné à la Galice et aux Asturies[67]. Sa perception est confiée à un fermier. La circulation du sel à l'intérieur du royaume, même par mer, n'est pas soumise à ce droit, du moment que l'on dépose une caution et que l'on obtient une licence du Conseil de la Fazenda[68].

Mais les besoins d'argent augmentent toujours. En 1617, le roi demande au Conseil si on ne peut augmenter le « nouveau droit ». Il a été adjugé au fermier pour 30 *contos*. Or il s'élève à 220 réaux qui s'ajoutent aux 320 des autres droits. Et pourtant l'Europe entière accourt pour acheter ce sel. Le fermier perçoit beaucoup plus de 30 *contos*. On pourrait donc augmenter le droit de 80 réaux et l'adjudication de 10 *contos*[69].

L'idée n'est pas adoptée avant 1631 : le roi perçoit alors 700 réaux par *moio*. L'opinion se plaint. Les droits n'ont cessé d'augmenter, alors que le royaume passe par la misère et que les Portugais émigrent. Car en plus du consulat et de la sise, le sel exporté paie 17 réaux des anciens

64. V. Rau, p. 150; Amzalak, p. 35; *Coll. Chron.*, p. 123 (25 juin 1624); p. 362 (19 septembre 1633); p. 81 (2 juin 1636); p. 173 (23 septembre 1638); Alfândega de Lisboa, Extractos IV, p. 178 (13 juillet 1624); Alfândega de Setúbal, Liv. Reg. I 28 A, p. 328.
65. Amzalak, p. 20.
66. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 451; Evora, *Livro Dourado*, p. 269 v°.
67. Alfândega de Setúbal, Livro do Reg. I 28 A, pp. 167 et 328.
68. Alfândega de Lisboa, Extractos IV, p. 86; F. de Almeida, t. V, p. 347.
69. *Coll. Chron.*, p. 247 (20 juin 1617).



droits, 220 réaux du nouveau, 2 réaux pour l'Ordre de Santiago, sans compter la dernière imposition de 700 réaux : ce qui finit par écarter les commerçants étrangers, alors que le sel destiné à la consommation intérieure ne paie que 19 réaux à Setúbal et 17 dans le reste du pays. Et encore, le sel consommé à Lisbonne revient-il à 150 réaux au prix de gros et 300 au détail. Ce qui augmente le prix du poisson et de la viande, séchés ou non. Un poisson qui coûtait un réal en coûte maintenant 15[70].

C'est la municipalité de Lisbonne qui se fait le porte-parole de ces récriminations. Mais les taxes subsistent. Le fameux réglement de 1638, publié par Virgínia Rau, ne fait qu'organiser la perception des droits dans le port de Lisbonne. Ses dispositions sont étendues en 1640 aux ports d'Aveiro et de Setúbal[71]. C'est seulement après la Restauration que les exportateurs de sel ont bénéficié d'un allègement fiscal. En 1641, les 4 droits — 17 réaux, 2 réaux, 220 réaux et 700 réaux — sont réduits à un droit unique de 500 réaux par *moio*[72]. Le consulat et la sise, semble-t-il, subsistent. En 1642, les propriétaires de salines voudraient faire supprimer un droit de 2 réaux par *moio* que les étrangers se sont habitués à payer pour être chargés les premiers. Le droit revient au roi. Mais les étrangers refusent[73]. Par la suite, le poids des impôts aura de nouveau tendance à augmenter. En 1653, nouveau droit pour la défense du pays contre le roi de Castille. Setúbal paiera ses fortifications par un impôt de 80 réaux par *moio* de sel. Lisbonne décide d'en faire autant[74]. Setúbal est même jalouse de certaines localités de sa *comarca* dont la contribution va à Lisbonne[75]. Au Brésil, création en 1667 d'un impôt de 120 réaux par *alqueire*. Et, sur le sel récolté au Brésil même, pèsent les dizimes[76].

## LE COMMERCE DU SEL : COURANTS DE TRAFIC ET CONJONCTURE

Les salines de l'Empire, nous l'avons déjà noté, sont insuffisantes. Elles le sont d'autant plus après 1630 que la grande régions des salines est occupée par les Hollandais, alors que la colonisation portugaise ne cesse de se développer. Le premier souci de la métropole est donc de ravitailler ses colonies. Nous voyons organiser le transport du sel vers

70. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 348, 350, 451; Amzalak, p. 35; V. Rau, pp. 168-171.
71. Par lettre royale du 15 février 1640.
72. *Alvará* du 22 février 1641.
73. AHU, Reino XI (12 juillet 1642). Les étrangers signent une pétition. Les 14 signatures sont flamandes.
74. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 390 (28 janvier 1653); p. 395, 6 février 1653.
75. *Elem. Lisboa*, t. VII, p. LXXV (1er juin 1657).
76. AN Rio, Cartas Régias I, f. 87 (16 décembre 1667). *Cf. Catalogue des Publ. Arch. Nac. Rio.*

les Açores, vers Madère, vers les îles du Cap Vert elles-mêmes et, malgré les mines de sel, vers l'Angola et São Tomé et vers le Brésil. Ces transports sont généralement insuffisants : les insulaires et les colons se plaignent. Témoin par exemple cette lettre du roi en 1650 déplorant l'inorganisation du ravitaillement des Açores en sel : heureusement un groupe de commerçants s'est chargé d'assurer ce ravitaillement à des prix modérés [77].

C'est surtout du Brésil que montent les plaintes. Après 1630 la situation s'aggrave rapidement. Le 29 juillet 1634, le capitaine général de Rio de Janeiro écrit au gouvernement que l'on manque de sel depuis qu'a été institué l'*estanque* [78]. *Estanque* dont l'application est difficile. En 1635, tous les ports de la Métropole doivent envoyer au Brésil toutes les embarcations possibles, chargées au maximum de sel, surtout pour Rio de Janeiro [79]. En 1638, le Conseil de la Fazenda préconise l'envoi, sur la flotte du Brésil, de 2 000 *moios* de sel [80]. Ces chargements sont imposés d'autorité aux navires. Témoin la requête d'Amaro Machado, maître du bateau « Espírito Santo » qui va à Rio de Janeiro en compagnie de la flotte. Il demande s'il doit transporter du sel. Sinon qu'on lui donne un certificat afin qu'il puisse charger son bateau d'autres marchandises. Il ne le fera pas avant, il risquerait d'être obligé de décharger ces marchandises pour prendre du sel sur l'ordre du roi [81].

Apès la Restauration, ce problème de ravitaillement reste crucial. Le Conseil d'Outre-Mer s'en occupe, par exemple en 1646 [82]. La lettre royale du 13 janvier 1648 envoyée au *Provedor* de la Fazenda de Pernambouc lui annonce que désormais tous les navires partis de Lisbonne pour Pernambouc transporteraient le maximum de sel possible comme pour les autres ports de l'Amérique [83]. A la même époque, on prépare quatre caravelles de sel qui chargeront du poisson à Lisbonne pour Bahia et on compte en préparer quatre autres [84]. Les opérations militaires et navales augmentent la consommation. Salvador de Sá écrit à Lisbonne qu'il a envoyé trois embarcations avec du sel à l'île Santa Ana préparer la viande pour son expédition [85]. La délibération du Conseil d'Outre-Mer du 14 mai 1648 est assez révélatrice. Il a reçu deux lettres

77. Arq. dos Açores, Inédits Santa Maria (1650); AD Funchal, Vereações (21 juillet 1632); AHU, S. Tomé I (23 mai 1640), n$^{os}$ 196-197 : *Consulta do C.º da Fazenda*; AHU, Reino IX (2 juin 1638) : *Requerimento de Luís Marquese Pinto, vizinho de Peniche*; AHU, Cabo Verde II (26 juin 1652) : Lettre du Gouverneur du Cap. Vert.
78. AHU, Rio I.
79. Simancas, SP 1 477 m, p. 24 (1635): Ordre du roi; *cf.* AHU, Bahia II (11 mai 1635) : Note sur la quantité de sel chargée pour le Brésil.
80. AHU, Bahia I A (14 juillet 1638) : *Cons.ª do C.º da Faz.ª*.
81. AHU, Rio I (8 novembre 1638) : *Requerimentos de Amaro Machado.*
82. AHU, Bahia V (19 décembre 1646) : *Cons.ª do C.º U.º*.
83. *Anais Pernamb.*, t. III, p. 315.
84. AHU, Bahia VI (17 janvier 1648) : *Cons.ª do C.º U.º*.
85. AHU, Rio II (29 janvier 1648) : Lettre de Salvador Correa de Sá.



de Pedro Ferras Barreto, *provedor-mor* de la Fazenda du Brésil, sur la grande pénurie de sel qui règne dans ce pays. Pourquoi ? Quand la flotte est arrivée, écrit Ferras Barreto, seule une nef anglaise, qui en faisait partie, avait du sel : et on a gardé ce sel pour conserver la viande pour la flotte de retour. Le Conseil attribue cette pénurie à l'*estanque* ordonné par le roi. Les navires marchands ont peur d'encourir des peines sévères. On a déjà pris des mesures : on a fait envoyer du sel au Brésil sur toutes les caravelles du royaume et des îles. Qu'on fasse la même chose à Aveiro où, dit-on, le sel est meilleur marché. Il faut obliger la flotte à prendre toujours une certaine quantité de sel [86].

A Rio, pénurie de sel en 1648, 49, 50 [87]. En janvier 1651, le Conseil d'Outre-Mer permet au *contratador* d'utiliser des navires suédois ou hambourgeois. La pénurie de sel est donc d'abord une pénurie de bateaux [88]. Un envoi massif est effectué au début de 1651 mais reste insuffisant [89]. En 1653, le gouverneur général demande qu'on envoie le plus possible de sel sur les caravelles de secours [90]. En 1656, le maître de camp général de Pernambouc demande qu'on empêche les bateaux de vendre du sel à leur escale à Madère [91]. Et la municipalité de Bahia se plaint de l'absence de sel dans la dernière flotte [92]. C'est d'autant plus catastrophique pour elle, qu'elle ne peut plus, ainsi, assurer les dépenses d'entretien de l'infanterie [93]. Encore les mêmes plaintes à Rio en 1662, parce que l'impôt de 80 réaux par *alqueire* doit contribuer au paiement de la dot de la reine d'Angleterre [94]. Et même en 1664, Bahia reste « *sem uma pedra de sal* ». Plus que la guerre, c'est le régime commercial qui maintient la pénurie [95].

A l'intérieur de l'Europe, les transporteurs de sel sont les Hollandais. Ils le sont déjà au temps de la gloire d'Anvers. Ils le restent quand à Anvers succède Amsterdam comme centre de redistribution des produits portugais dans le Nord. Dans ce commerce hollandais du sel, on peut distinguer plusieurs périodes.

Avant 1585, il n'existe aucun obstacle politique ou militaire à ce commerce. Nous le connaissons par la correspondance de Cunertorf et Snel et par les registres de la douane du Sund [96]. Le circuit est à peu

86. AHU, Bahia VI (14 mai 1648) : *Cons.ª do C.º U.º*.
87. AHU, Consultas Mixtas II (28 novembre 1648); AHU, Rio II (18 mai 1650) : Lettre du *Provedor.* Pour Espírito Santo : *cf.* AHU, Bahia VI (16 mai 1650) : Lettre de la Municipalité d'Espírito Santo.
88. AHU, Inventaire Rio, nº 696; *cf.* AHU, Consultas Mixtas, f. 301 (17 juin 1651).
89. AHU, Inventaire Rio, n$^{os}$ 707-708. *Cf.* note
90. AHU, Bahia VI (14 octobre 1653) : *Cons.ª do C.º U.º*.
91. AHU, Pernmabouc IV (4 février 1656) : *Cons.ª do C.º U.º*.
92. AHU, Bahia VII (12 fév. 1656) : Lettre de la Municip. de Bahia au roi.
93. Municip. Bahia, Cartas Senado, Arm. 62, Livro 118, p. 91 vº (21 févriere 1659).
94. AHU, Rio II (28 novembre 1662) : Lettre du Gouverneur.
95. BN Rio, *Doc. Hist.*, série VII, vol. IX, p. 148 (31 janvier 1664).
96. *Cf.* Christensen, *Dutch Trade ...*, *Een Kamper Handelshuis* et Nina Ellinger Bang.

près le suivant: les bateaux quittent les Pays-Bas avec de l'argent et du lest, parfois du blé, viennent au Portugal les échanger contre du sel qu'ils vont échanger dans la Baltique contre du blé puis ils reviennent au Pays-Bas — ou bien ils vont d'abord chercher du blé à Dantzig, l'échangent au Portugal contre du sel, et rentrent avec le sel aux Pays-Bas. Quelques-uns se contentent du trafic simple Pays-Bas - Portugal. Ceux qui vont vendre leur blé à Cadix ou Séville achètent parfois, au retour, du sel portugais avec l'argent espagnol[97].

A partir de 1585, les Hollandais se montrent navigateurs plus hardis. Ils se répandent en Méditerrannée et dans l'Atlantique au-delà de Lisbonne. Leurs relations avec le roi d'Espagne deviennent très mauvaises. Fréquemment, l'*embargo* est mis sur les navires étrangers stationnés dans le port de Lisbonne. Les Hollandais prennent l'habitude d'aller chercher du sel hors du Portugal, soit dans l'empire portugais et en particulier aux îles du Cap Vert, soit même dans l'empire espagnol, à Araya par exemple, dans la mer des Caraïbes. Ils le feront jusqu'à la Restauration mais par intermittence seulement, revenant toujours, au bout de quelques années, aux ports de la métropole, au sel de Setúbal et de Lisbonne, vers 1588-1589 par exemple. Le roi d'Espagne entreprend même une véritable guerre du sel. En 1597 et 1598, la récolte du sel en France est très mauvaise. On interdit aux Hollandais les ports de la péninsule. On croit pouvoir les contraindre ainsi à la paix. C'est une nouvelle occasion pour eux d'aller chercher le sel ailleurs. La trêve de Douze ans améliore un peu les relations commerciales. Mais après 1621, c'est de nouveau la lutte. En fait, la guerre est trop longue pour que le commerce ne réussisse pas à s'y installer. Et dans les mauvaises années, refuser le sel aux Hollandais, c'est priver de blé la péninsule. Aussi les passeports et les licences se multiplient-ils. On s'efforce seulement de ne pas laisser pénétrer trop de navires hollandais à la fois dans le même port de peur d'une surprise militaire[98].

Après la Restauration, de 1641 à 1669, les diplomates portugais s'efforcent de négocier un traité de paix avec la Hollande. Comme celle-ci a besoin du sel de Setúbal, elle maintient en Europe la paix avec le Portugal. Sans entrer dans le détail, rappelons que le sel a joué un rôle essentiel dans la négociation et qu'il le joue encore dans le traité définitif. Le Portugal doit payer 500 000 *cruzados* en sel livré à ses frais au prix de 1 480 réaux le *moio*. Il faut donc livrer 168 919 *moios*. Le Portugal s'engage aussi à payer 250 000 *cruzados* par an pendant 10 ans en utilisant le droit de 700 réaux par *moio* de sel vendu à Setúbal. Comme pour le paiement de chaque terme, il serait nécessaire d'embarquer chaque année 178 571 *moios* de sel, ce qui est impossible, car en temps de paix la Hollande ne chargeait que 80 000 *moios*, le paiement se fera sur 20 ans qui débuteront dès que les Hollandais auront fait venir en sel les

97. V. Rau, pp. 127-129 et 131-136.
98. V. Rau, pp. 136-141 et 147-176.



500 000 *cruzados* qui leur sont d'abord dus. Il faudra alors payer la valeur de 150 000 *cruzados* par an. Des dispositions sont prises pour le cas où ces 150 000 *cruzados* n'auraient pas été payés dans l'année et pour celui où on réussirait à liquider la dette avant la fin du délai de 20 ans. D'autres dispositions visaient l'organisation matérielle du paiement[99].

Ce traité stimule donc le trafic du sel de Setúbal par les Hollandais. La Hollande en est d'autant plus satisfaite qu'elle est en guerre avec son autre fournisseur, la France. Celle-ci, en effet, a joué, à la fin du XVIe et au XVIIe siècle, tous les rôles: concurrente du Portugal, acheteur ou vendeur aux Portugais, selon que la disette de sel est française ou portugaise; concurrente des Hollandais comme transporteur du sel de Setúbal, en particulier vers la Flandre et même le Nord de l'Europe par ses ports de redistribution de Calais ou de Dunkerque — n'hésitant pas d'ailleurs à spéculer sur la pénurie où se trouvent ses clients, comme le lui reproche le roi d'Espagne[100].

Mais les autres pays achètent et transportent le sel de Setúbal. Pendant la révolte des Provinces-Unis, Philippe II a essayé de remplacer les Hollandais dans le trafic Baltique - Portugal par la Hanse. Sans succès: mais la tentative prouve que les navires hanséatiques se montraient parfois sur les rives du Tage ou du Sado[101]. Le trafic anglais non plus n'est pas négligeable. A la fin du XVIe siècle il est victime des mesures de saisie prises contre les navires étrangers. Mais si le trafic doit devenir clandestin, il n'en continue pas moins[102]. Un peu plus tard, nous voyons aussi les Danois, les Suédois, les Norvégiens. Il faut reconnaître, toutefois, que la fin de la trêve de Douze Ans leur porte un fameux coup[103]. D'une façon générale, elle marque la fin des arrivées de sel portugais dans le Nord. Le traité luso-suédois de 1641 établit la liberté de commerce entre les deux pays: la Suède vendra du bois et du matériel nautique; elle achètera du sel et des produits coloniaux. Bois et blé sont les grandes monnaies d'échange pour le sel[104]. Le Portugal mange grâce à son sel — ce sel qui en 1669 sauve l'Etat portugais de la ruine financière[105].

Naturellement, tout ce commerce du sel est « faussé » non seulement par la course et la piraterie, mais aussi par la fraude et la contrebande. Nous les connaissons surtout par les mesures qu'on a dû prendre contre elles.

99. V. Rau, *Os Holandeses*, pp. 8-12. *Cf.* Paris Aff. Etrang., Mém. et Docum. Portugal III, Le Dran (avril 1658 - 6 août 1661); Corr. Pol. VII, p. 300 (13 octobre 1668); BN Paris, Fonds portugais 30 (26), nº 25, f. 216-216 vº (Lisbonne, 8 octobre 1668): *Decreto*.
100. V. Rau, pp. 138-139, 148, 154, etc.
101. V. Rau, p. 136; AHU, Reino VIII (12 avril 1636): *Cons.ª do Conselho da Fazenda*, etc.
102. Shillington and Chapman, t. II, chap. II, pp. 157 et suiv.; *Calendars of State Papers*, Domestic CCCXCVII, p. 85; CCCCVIII, p. 152.
103. V. Rau, p. 167.
104. Durval Pires de Lima, dans *Anais Acad. Hist*, t. VII, p. 358.
105. *Cf. Elem. Lisboa*, t. V, p. 328.

Fraudes dans les impôts, dans les poids et mesures : l'*alvará* du 9 septembre 1652 précise que celles-ci doivent être « vérifiées » par la municipalité [106]. La contrebande s'exerce aux frontières terrestres — dans la région de Badajoz par exemple [107] — et aux frontières maritimes. L'*estanque* pour le Brésil en offre l'occasion. En 1655 une perquisition sur les navires d'une flotte qui va au Brésil permet de trouver quatre navires portant entre 13 et 33 *alqueires* clandestins et un cinquième, avec 143 *alqueires*; 25 *alqueires* encore dans un navire d'une autre flotte et 15 tonneaux pleins de sel dans un galion [108].

Ce sel clandestin va surtout vers São Vicente où les marins l'échangent contre des vivres, tandis qu'à Rio, où il n'y a pas de vivres à vendre, on manque de sel et on abîme les chaudières des *engenhos* à y faire évaporer de l'eau de mer. L'administration reçoit l'ordre de confisquer tout ce sel de marché noir [109].

A cette contrebande portugaise il faut ajouter la contrebande étrangère c'est-à-dire le commerce direct du sel par les étrangers dans les possessions portugaises d'Outre-Mer. En 1662, le nouveau gouverneur du Cap Vert reçoit encore des instructions précises à cet égard [110]. Enfin la métropole connaît toutes les formes de contrebande. Par exemple, le trafic avec la Hollande spécialement après 1621 malgré la guerre et sans passeport — que cette contrebande se fasse sous le couvert des Allemands ou des Français — en arborant leur drapeau — ou avec de faux passeports ou de faux certificats [111].

Nous pouvons rassembler un certain nombre de tableaux partiels dont la comparaison ne manquera pas d'intérêt (cf. Appendice) :

1° Un tableau des prix du sel dans l'Empire Portugais.

2° Les tableaux des prix du sel à la Bourse d'Amsterdam d'après Posthumus (non reproduits ici).

3° Le tableau du passage du sel au Sund entre 1557 et 1657, élaboré par Virgínia Rau d'après l'ouvrage de Nina Ellinger Bang [112] (non reproduit ici). Reportons nous aux graphiques qui nous donnons à la fin de cet ouvrage.

Quelles conclusions tirer ? Partons du prix du sel à Amsterdam que nous connaissons à peu près pour la période 1624-1669. Nous discernons les cycles : 1624-1636; 1636-1645; 1645-1657; 1657-1669. La plupart sont de 12 ans; un seul de 9 ans. Au-delà du mouvement cyclique nous retrouvons un mouvement de longue durée : les deux premiers cycles représentent une phase b, les deux derniers une phase a. Le minimum se place vers 1645. Rapprochons la courbe de celles, très lacunaires, des prix dans l'Empire Portugais. Le maximum madèrois de 1625 semble annoncer celui, hollandais, de 1630. La courbe du sel passé par le Sund semble aussi atteindre un maximum dans une année voisine, un peu antérieure, 1623, puis présente des variations qui précèdent celles du prix à Amsterdam. Si nous prenons le nombre des navires portugais passés par le Sund, le tournant est encore plus tôt : 1617. Mais dans l'ensemble le parallélisme est assez net. Essayons d'expliquer. Le sel portugais subit une crise dès 1618, dès le déclenchement de la guerre de Trente ans — crise qu'accusa bientôt la rupture de la trêve de Douze Ans et la lutte ibéro-hollandaise dans l'Atlantique et au Brésil, crise dont il a de la peine à sortir, à travers de très fortes fluctuations. Si le traité luso-suédois de 1641 modifie peu le trafic total, la chute du prix en 1669 marque la signature du traité luso-hollandais. Pendant toute la période le maintien, au Sund, du trafic français semble indiquer que le sel français a pris la place du portugais malgré les conflits franco-hollandais [113]. Le commerce portugais ressemblerait donc en Europe à ce qu'il est en Asie : étouffé peu à peu par les ambitions et les progrès de nations plus septentrionales, alors qu'il a de la peine à fournir l'Empire lui-même. Cependant, avant 1624, nous retrouvons pour le Sund ce rythme cyclique que nous avions observé pour les prix à Amsterdam après 1624, rythme d'une dizaine d'années cachant ici un *trend* plutôt à la hausse. Il reste à expliquer ces cycles. Variations de la météorologie ? Sans doute, mais dans une mesure bien moindre que pour le blé, les céréales. Disons plutôt, accumulation lente des stocks, dont il faut périodiquement se soulager.

Tout cela n'est qu'hypothèse. D'autres facteurs encore peuvent expliquer les différentes catégories de fluctuations présentées par nos courbes, les variations de la demande globale de sel sur le marché d'Amsterdam par exemple. Mais la solution complète du problème dépasse les cadres de notre propos qui est seulement de faire déboucher l'étude de l'empire maritime portugais sur d'autres études.

## LA CHASSE A LA BALEINE

Alors qu'aujourd'hui les stations-usines du rio Sado, ou, aux Açores, de Cais do Pico, sont devenues des centres célèbres, les documents qui nous restent du XVII$^e$ siècle sont muets sur la chasse à la baleine dans les mers tempérées et attirent notre attention uniquement sur le Brésil.

Dans un passage célèbre de son histoire, Frei Vicente de Salvador, nous parle de l'introduction de la chasse à la baleine au Brésil en

106. *Coll. Chron.*, p. 100.
107. *Coll. Chron.*, p. 218 (27 août 1631) : Lettre royale.
108. AHU, Bahia VII (6 octobre 1655) : Lettre du *Provedor*.
109. AHU, Rio II (5 mars 1655) : *Cons.ª do C.º U.º*; BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. XLVI, p. 86 (22 avril 1655).
110. *Legislação Antiga*, pp. 283-286 (2 septembre e1662).
111. V. Rau, p. 166.
112. V. Rau, hors-texte en fin d'ouvrage.
113. V. Rau, hors-texte en fin d'ouvrage.

1603[114]. En réalité, elle y existait avant. Dans son Histoire de la Province de Santa Cruz, Pero de Magalhães Gandavo traite des différentes variétés de poissons des côtes du Brésil et il parle des nombreuses baleines qui ont l'habitude de passer par cette côte. Et il ajoute :

> « Dans cette province on en a déjà l'expérience par beaucoup d'entre elles qui ont échoué sur la plage et dans l'intestin de quelques-unes on a trouvé beaucoup d'ambre : elles étaient en train de le digérer, car il y avait un certain temps qu'elles l'avaient mangé. Dans d'autres baleines on a trouvé l'ambre dans l'estomac et encore frais et en parfait état de conservation ce qui prouve quelles avaient dû manger dans l'heure même de leur mort. »

Il semble même qu'on utilisât déjà le harpon, car Gandavo nous informe que le poisson-bœuf et d'autres poissons étaient pêchés « par les habitants avec des harpons »[115]. Dans son « traité descriptif », Gabriel Soares de Sousa, nous dit qu'en 1580, on fit échouer, près du Rio Piraja, deux énormes baleines qui donnèrent tant d'huile que le pays en eut pour deux ans[116].

On utilisait donc déjà l'huile de baleine à Bahia au XVIe siècle[117]. Cependant il ne semble pas que les Brésiliens se sentissent en pleine possession des techniques. Et le Brésil manquait de gras et d'huile pour le calfatage des barques et des navires et pour éclairer les *engenhos* qui travaillaient toute la nuit.

> « S'il faut s'éclairer avec de l'huile douce, dit Salvador, étant donné ce qu'il en faut et étant donné que les Noirs l'aiment beaucoup, toute l'huile du monde ne suffira plus. »[118]

Il en venait un peu, ajoute-t-il, du Cap Vert et, par Viana, de Biscaye : mais elle était chère et insuffisante. On la mélangeait avec l'huile de baleine, amère et malodorante, pour que les nègres ne lèchent pas les chandeliers. Dès lors, quel supplice de Tantale de voir les baleines nager dans la baie !

> « Dieu qui dirige tout et pourvoit à tout, vint à notre secours, en déterminant la volonté d'un certain Pedro de Orecha, biscaïen, qui décida de venir se livrer à cette pêche. »

Un *alvará* du 9 août 1602, en effet, autorise, pour une période de 10 ans à partir de la Sainte Jean 1602, les Biscaïens Pedro de Orecha et Julião Miguel à aller avec trois navires pêcher la baleine sur les côtes du

114. Frei Vicente de Salvador, pp. 396 et suiv. Sur la chasse à la baleine dans le Brésil colonial, *cf.* Myriam Ellis, *A baleia* ..., cité dans notre bibliographie.
115. Chapitre VIII.
116. Soares de Sousa, *Tratado* ..., p. 278.
117. *Cf.* J. Teixeira Barros, *A pesca da Baleia na Bahia*, dans *Revista Inst. Bahia*, vol. 25, p. 323.
118. Vicente de Salvador, p. 396.



Brésil, bien qu'ils ne soient pas portugais, à condition qu'ils s'engagent à pourvoir le pays de l'huile dont il a besoin, et, avec le prix, à rapporter des marchandises dédouanées dans les ports de la métropole portugaise[119]. Les deux Biscaïens s'embarquent en 1602 pour le Brésil en compagnie de Diogo Botelho, le nouveau Gouverneur Général qui va rejoindre son poste. Ils amènent deux navires montés par des équipages biscaïens chargés d'enseigner aux Portugais du Brésil l'art de la chasse à la baleine et de l'exploitation de ses richesses. Sur le compagnon de Urecha, Julião Miguel, Pyrard de Laval nous a laissé des renseignements fort curieux :

> « Je trouvai au Brésil un Français natif de Nantes, nommé Julien Michel, fort riche marchand et de bon esprit. Il était associé avec un Portugais qui avait par achat, ou de grâce, obtenu la permission de la pêche des baleines pour sept ans en cette baie, où est la plus riche pêche de baleines pour faire de l'huile qu'il y ait au reste du monde et s'en fait un très grand trafic. Ce marchand français était tenu comme espagnol et passait pour tel, étant fort bien venu près du roi d'Espagne, auquel il avait été envoyé comme ambassadeur, par feu Monsieur Mercure durant la Ligue; et depuis ce temps-là, il avait fait sa demeure ordinaire à Bilbao en Biscaye. Et pense qu'à l'occasion des bons services qu'il avait rendus au dit roi il aurait eu cette permission de pêche, d'autant que tant s'en faut que cela soit permis aux Français, Anglais, Hollandais et autres étrangers, que même il leur est défendu sur peine de la vie, de naviguer là. »[120]

Selon Pyrard les bateaux retournaient chaque année en Biscaye. Les équipages étaient, semble-t-il, surtout basques français, de Bayonne. Quant à Julien Michel, il vivait à Bahia pendant la période de pêche. Chacun de ses bateaux avait un capitaine pour le voyage. Frei Vicente do Salvador et Francisco de Brito Freire nous ont laissé des descriptions de la chasse elle-même qui différait assez peu de ce quelle est devenue aux XIXe et XXe siècles. Les baleines entraient dans la baie au début de juin et la quittaient à la fin août. La chasse était ouverte le jour de la Sainte Jean Baptiste par une messe à la chapelle de N.-D. de Montserrate sur la pointe de Tapuippe. Le prêtre bénissait les chaloupes et tous les instruments. On commençait par harponner les petits : on attirait ainsi leurs mères[121]. Epuisées et capturées elles étaient remorquées jusqu'à la station de la Croix — *Ponta da Cruz*[122] —. Elles pouvaient avoir jusqu'à 22 mètres de longueur et dans ce cas elles produisaient 10 000 litres d'huile. La chair était vendue et parfois distribuée gratuitement. Selon une superstition répandue, si le *contratador* ne la

119. Alfândega de Lisboa, Extractos III, p. 179.
120. Pyrard, *Voyage*, 2e partie, pp. 557-558 (Paris, 1615); *cf.* Vicente de Salvador, p. 397 n et Hakluyt Soc., t. III, p. 321.
121. Vicente de Salvador, pp. 396 et suiv.; Teixeira Barros, *o.c.*
122. AHU, Bahia I (5 février 1615) : Résumé de la lettre du *Provedor Mor* du Brésil.

distribuait pas entre les pauvres, il était malheureux dans son contrat. Si on la vendait, c'était à des pauvres, qui la revendaient, en particulier à ces négresses peut-être les ancêtres des *fateiras* que l'on rencontre encore aujourd'hui dans les rues de Salvador[123].

Les premières stations —*armações*— sont donc installées à Bahia. Mais très vite on en trouve aussi à Rio. En 1619, par mesure d'hygiène, la municipalité de Rio décide que les carcasses des baleines devront être jetées à la mer, hors de la baie[124]. En 1644, elle institue une taxe sur la chasse à la baleine. La station se trouve alors à l'emplacement actuel de Niteroi, rue de la Miséricorde —on y a retrouvé aujourd'hui des restes de réservoirs—; c'était l'*armação* de São Domingos[125]. A Bahia la station de Ponta da Cruz se trouve dans l'île d'Itaparica. Y travaillent à peu près 100 personnes. Aux dires de Brito Freire, il en faut 80 sur une seule baleine pour la dépecer. Les stations sont divisées en deux parties : les « chaudières » —*caldeiras*— et les réservoirs —*reservatórios*. Les chaudières sont placées dans un grand édifice sur d'énormes fourneaux. Il y en a souvent plusieurs par station. Derrière cet édifice se trouve le « réservoir » destiné à recueillir l'huile. A côté, la *Casa Grande* —la maison de l'Administrateur— la chapelle, le magasin aux vivres, les barraques des travailleurs libres et enfin les *senzalas*; sur la plage, des bâtis de bois sur lesquels on étend les baleines une fois tirées hors de l'eau[126].

Quels sont les profits ? En deux mois de pêche on dépense en salaires 8 000 *cruzados*, car chaque harponneur reçoit 500 *cruzados* et le plus petit salaire est de 30 000 réaux sans compter la nourriture et la boisson. Mais le profit est gros car en général on tue dans une saison 30 ou 40 baleines, chacune donne 20, 30 ou 40 pipes d'huile et chaque pipe se vend 18 000 à 20 000 réaux. Il faut ajouter la viande qui, salée et séchée, au soleil, est mise en pipes, chaque pipe se vendant 12 à 15 *cruzados*. Ce n'est pas le même personnel qui s'occupe de la viande et de l'huile. Selon Salvador, ceux qui s'occupent de l'huile sont, dans la station, une soixantaine, Blancs et Noirs. Ils préfèrent la baleine à tout autre poisson. Ils disent que son huile les purge et les guérit des chancres et autres maladies. Et quand leurs maîtres en état d'ivresse se sont blessés dans des rixes, cette huile, chaude, les guérit mieux que des baumes[127]. Brito Freire dira plus tard —vers 1655— qu'une baleine représente un chiffre d'affaires de 4 000 *cruzados*[128].

Une des ressources offerte par la baleine est l'ambre[129]. Au début, si l'on en croit Salvador, il y eut des déceptions. Malgré ce qu'avait dit

123. Walter Alvares, *História da pesca da baleia no Brasil*, dans *Bol. Min. Trab.*, t. V, nº 55, p. 129.
124. Coaracy, p. 47.
125. Coaracy, p. 115.
126. Walter Alvares, p. 129.
127. Vicente de Salvador, *o.c.*
128. *Viagem da Armada*, pp. 22 et suiv.
129. F. Cardim, p. 73.



Gandavo, on trouva une quantié énorme de baleines sans ambre. Mais on finit par en trouver une qui contenait 12 arrobes d'ambre gris très fin sans compter celui qu'elle avait vomi sur la plage. Une série d'autres anecdotes sont liées à cet ambre et le Brandónio des *Diálogos* nous en raconte quelques-unes. Par exemple celle du pêcheur qui, croyant que c'était de la poix, voulut en calfater son bateau. Averti à temps par quelques compères, il en sauva une partie, ce qui faisait encore, financièrement, une quantité intéressante. Une autre aventure serait arrivée à Brandónio lui-même. Un jour, un de ses employés qu'on surnommait « Comilão » —le glouton— vint le chercher et lui présenta en grand secret une boule noire, nauséabonde, visqueuse, pesant 6 à 7 *arratéis*. Indisposé par l'odeur d'huile de poisson qu'elle dégageait, il la jeta dehors; mais un petit morceau resta collé au papier que Brandónio rangea dans un tiroir, pensant qu'il pourrait un jour utiliser ce papier. Quelques temps après, ouvrant son tiroir pour y prendre un document il trouva le morceau d'ambre. Fouillant alors sa mémoire il se rappela la découverte de Comilão, courut vers l'endroit où il avait jeté la boule et ne trouva plus rien. Les vers, gloutons eux aussi, les crabes, les oiseaux et autres bêtes immondes, dit Brandónio, devaient l'avoir mangée[130]. Une troisième histoire, arrivée à un pêcheur du Rio Grande, atteste aussi l'abondance de l'ambre déposé sur les plages au temps où les eaux de la région était très fréquentées par les baleines. Ayant besoin d'une ancre, le pêcheur emporta avec lui sur sa *jangada* ce qui lui paraissait une pierre. Quand il la jeta dans l'eau, il vit avec étonnement qu'elle flottait. De retour sur la terre ferme, il décrivit le prodige à un ami qui se douta qu'il s'agissait d'ambre et disparut avec la pierre —presqu'une arrobe— sans rien dire. On rencontre d'ailleurs au Brésil deux qualités d'ambres : un ambre blanc et gris qu'ont trouve sur la côte du Jaguaribe et qui vaut 4 000 réaux l'once et parfois plus. Un autre, noir, que l'on trouve plutôt entre Pernambouc et Bahia : il vaut 3 à 4 *cruzados*[131].

La chasse à la baleine est concédée chaque année à un prix qui semble assez variable. Pedro de Urecha et Julião Miguel ont été, peut être, les premiers concessionnaires —*contratadores*[132]—. En 1614 l'adjudicataire est António da Costa, pour 40 000 réaux. Il semble que ce contrat ait déclenché des protestations. Jusqu'en 1612 le contrat était toujours passé avec des Biscaïens. Le prix de la pipe d'huile oscillait entre 20 et 22 000 réaux. Or en 1613 un certain António Fernandes da Mata, habitant du Brésil, s'est mis lui aussi à pêcher la baleine malgré le *contratador* ou parce qu'il n'y avait pas de *contratador*. Le prix de l'huile est tombé à 8 000 réaux. La municipalité a pu ainsi mesurer le dommage causé aux Bahiannais par le monopole au profit d'un *contratador* —ce qu'on appelait l'*estanque*. C'est donc malgré elle que l'*estanque* en 1614 a été adjugée

130. *Diálogos*, pp. 149-151.
131. Almeida Prado, *Pernambouc*, t. IV, pp. 164-165.
132. *Cf.* note 119. Opinion contraire dans M. Ellis, *Aspectos...*, p. 437.

à António da Costa. Le *Provedor Mor* s'appuyait sur un chapitre du Réglement de la Fazenda selon lequel la baleine devait être considérée comme *peixe real* — poisson royal. La municipalité protesta. Un juge écrivit même au roi que ce monopole était une nouveauté contraire aux franchises du pays et qu'il se traduisait par une perte pour les finances royales et pour les habitants. La preuve : l'*estanqueiro* avait fait 100 et quelques pipes d'huile alors que Lourenço Mendes, un exploitant à qui on prétendait l'interdire, en avait fait 400, rapportant plus de 200 000 réaux, ce qui avait baissé le prix de l'huile de 320 à 240 réaux en un an. Alors que l'année précédente il y avait une seule boutique qui en vendait — et d'ailleurs généralement en manquait — il y en avait cette année quatre et qui en regorgeaient[133].

Comme Lourenço Mendes, soutenu par le Juge ne désarme pas, le *Provedor* le condamne et lui confisque sa récolte, la moitié au profit du *contratador* et l'autre moitié au profit de la Fazenda. Mais Lourenço Mendes récuse le *Provedor*[134]. Le roi doit s'en mêler : « Que le *Provedor* adjuge le contrat au prix le plus haut possible, écrit-il, et, si personne ne se porte adjudicataire, qu'on institue le régime de la chasse libre : les agents de la Fazenda fixeront le montant des droits à payer »[135].

En fait un adjudicataire se présente pour 542 000 réaux[136]. Le prix, par la suite montera : 880 000 réaux en 1631[137]. Le *contratador* Diogo Garcia, prend pour caution un autre habitant de Bahia, Francisco da Cruz Arrais et paie en plus des 880 000 réaux, 8 800 autres pour le 1 % des œuvres pies. Puis chute des prix en 1632 : 1 766 *cruzados* à João da Rocha; puis chute plus profonde encore en 1638 : 1 200 *cruzados* à Gonçalo de Morgado. Pour 1644 nous avons le chiffre de 1 733 333 réaux ce qui laisse supposer qu'il s'agit d'un contrat de 3 ans pour le montant total de 5 200 000 réaux. En tous cas, il s'agit d'une remontée qui subsiste en 1645 avec 4 000 *cruzados*[138]. Nous restons ensuite dans l'ignorance jusqu'en 1652, 53, 54 où le contrat semble avoir été adjugé à 32 000 *cruzados* et 1655 où il l'a été à 35[139]. La poussée du prix s'explique à la fois par le développement de la chasse, le perfectionnement de sa technique ou du moins de l'expérience qu'on en a, les besoins croissant d'huile et enfin l'altération des monnaies. La chute des années 1632-1638 est plus difficilement explicable, surtout avec une série aussi lacunaire. Il faut surtout y voir, semble-t-il le fait de l'invasion hollandaise et de la guerre maritime qui pèsent sur la vie de Bahia.

133. AHU, Bahia I (17 septembre, 1[er] octobre, 3 octobre 1614) : *Precatório do Provedor, Informação da Câmara e Carta do Dezembargador Pedro de Cascais.* La municipalité préconise aussi le développement des « cocos de palmeiras », grosse source d'huile.
134. AHU, Bahia I (1[er] décembre 1614) : *Carta do Provedor Mor ...*
135. AHU, Bahia I (13 janvier 1616) : *Capítulo de Carta Régia ...*
136. AHU, Bahia I (20 août 1617) : *Arrendamento da Armação das Baleias ...*
137. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XV, vol. XVII, p. 105.
138. Walter Alvares, pp. 129 et suiv.
139. AHU, Bahia VII (6 fév. 1656) : *Carta do Chanceler da Relação ...*



On peut résumer cette évolution dans le tableau suivant :

| *Année* | *Prix du contrat (en réaux)* | *Prix de l'huile (en réaux la pipe)* |
|---|---|---|
| 1612 | — | 22 000 |
| 1613 | — | 8 000 |
| 1614 | 50 000 | 6 000 |
| 1615 | 50 000 | — |
| 1616 | 160 000 [140] | — |
| 1617 | 542 000 | — |
| 1631 | 880 000 | — |
| 1632 | 706 400 | — |
| 1638 | 480 000 | — |
| 1644 | 1 733 333 | — |
| 1645 | 3 000 000 | — |
| 1652 | 28 000 000 | 18 750 (prix taxé) [141] |
| 1653 | 28 000 000 | — |
| 1654 | 28 000 000 | — |
| 1655 | 30 625 000 | — |

## LA PÊCHE

Au cours du Moyen Age, les Portugais ont appris à connaître les ressources de leurs côtes en poissons. Ces ressources sont abondantes et variées[142]. Elles s'ajoutent à celles de leurs fleuves et de leurs rivières. Mais dès la fin du Moyen Age, ils vont plus loin, pêcher sur les côtes d'Afrique. Et au fur et à mesure de la découverte et de la construction de l'Empire, ses différentes parties se révèlent, elles aussi, très riches. Les voyageurs et les narrateurs du XVI[e] et du XVII[e] siècle nous ont décrit longuement ces richesses et les naturalistes d'aujourd'hui ont réussi, dans l'ensemble, à les identifier. L'Angola et le Brésil sont particulièrement riches[143].

140. *Cf.* note 136.
141. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI, p. 44 (26 novembre 1652).
142. F. de Almeida, t. III, p. 505.
143. *Cf. Cadornega*, t. III, p. 43; A. Battle, *Guinea*, Hakl. Soc. p. 66; F. Cardim, pp. 70, 76-83, 119 n., *Diálogos*, pp. 226 et 357 n.; Gandavo, p. 91; J. Van Walbeeck et Henrique de Moucheron, *Relatório sobre o estado de Alagoas em outubro de 1643*, dans *Rev. Inst. Hist. Pernamb.*, n° 33, 1887, p. 136.

Mais ces ressources sont-elles exploitées ? Dans la Métropole, la pêche connaît, au début du XVII siècle, une véritable décadence. Cette décadence semble remonter assez loin, à l'époque de Jean II, quand l'abondance du poisson diminua à cause du mauvais état des ports, des estacades et aussi à cause des digues placées dans le lit des rivières par des privilégiés et qui gênaient le passage des poissons de mer quand ils entraient pour le frai. En 1617, le gouvernement décida d'ouvrir une enquête sur la détérioration de la barre de Setúbal. Cinq pilotes proposèrent des moyens de la restaurer mais la détérioration continua. Dans l'Alentejo, la négligence de l'administration laissait sans communication avec la mer des lagunes de Melides et Bresco. Le port de Sagres était en très mauvais état. La barre de Tavira était perdue en 1622 et celle de Faro commençait à s'ensabler. Les filets utilisés par les pêcheurs détruisaient beaucoup de poisson, par leurs mailles trop petites. Sous la domination espagnole, aux assauts des pirates barbaresques contre les pêcheurs sont venus s'ajouter ceux des Hollandais [144].

Les rois, préoccupés de la prospérité générale, avaient cherché à encourager les pêcheries, et en particulier celles de l'Algarve : ils avaient dispensé les maîtres, les patrons, les mariniers, les membres des associations de pêcheurs — *companhas* —, les calfats, des corvées de mer et de terre, avec la seule exception du service dans l'armée et dans la flotte. Ils les avaient exemptés des charges municipales, des gages sur les biens mobiliers et immobiliers, de la saisie des barques pendant la saison de la pêche à la sardine. Mais dans la première moitié du XVIIe siècle tout changea et les pêcheurs étaient obligés, à chaque fois qu'ils gagnaient le large ou venaient chercher du sel, de présenter un certificat prouvant qu'ils étaient quittes à l'égard du Trésor. Les autorités ouvraient tous les ans une enquête et procédaient contre les débiteurs. Les impôts, sise, décime, dizime, représentaient 30 % du prix du poisson. Sous Philippe IV on essaie d'obliger toutes les barques de pêche qui quittent Lisbonne à se faire enregistrer à la tour de Belém et à y payer une taxe. L'indignation est telle et provoque de tels troubles que le gouvernement doit renoncer à ce projet. En 1637 cependant, il exige une licence spéciale pour aller à la pêche et les pêcheurs perdent leur temps à solliciter ces licences [145].

L'administration royale s'est intéressée surtout à deux problèmes : le premier est celui des madragues, ces stations de pêche au thon, formées de pieux et de filets, et qu'on trouvait sur les plages de l'Algarve. Leus pêcheurs, depuis le début du XVIe siècle étaient protégés contre les rigueurs de la loi : pendant la période de pêche, — du 1er mars au

144. *Cf.* Damião Peres, t. V, 2e partie, chap. III, p. 311; Rebello da Silva, t. IV, p. 484 qui cite la *Memória sobre a decadência das Pescarias em Portugal*, paru dans *Memórias de literatura da Academia Real das Ciências de Lisboa*, t. IV; *Elem. Lisboa*, t. III, p. 153 et t. IV, p. 255. Sur la vie des pêcheurs, *cf.* A Lapa, *Compromisso* ...

145. *Cf.* la *Memória* précédent et l'*alvará* qu'il cite, du 30 janvier 1615.



15 juin — ils ne pouvaient être cités en justice et leurs biens ne pouvaient être saisis. Ce privilège ayant été violé en 1650, le roi le rappellera. L'exploitation de ces madragues était adjugée à des *contratadores*. Le contrat portait d'ailleurs à la fois sur les madragues de l'Algarve, les droits sur les sardines de Lagos et le péage de Faro [146].

Nous avons quelques prix de contrats :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1580 | ........................ | 30 000 000 | réaux |
| 1595 | ........................ | 17 515 910 | » |
| 1596 | ........................ | — | » |
| 1597 | ........................ | — | » |
| 1598 | ........................ | — | » |
| 1599 | ........................ | — | » |
| 1600 | ........................ | 17 515 910 | » |
| 1607 | ........................ | 10 686 600 | » |
| 1620 | ........................ | 15 976 782 | » |
| 1621 | ........................ | 15 976 782 | » |
| 1622 | ........................ | 15 976 782 | » |
| 1623 | ........................ | 15 976 782 | » |

Ces prix d'adjudication sont assez élevés mais les profits devaient rester assez considérables car les Catalans et les Italiens venaient acheter tous les ans des milliers d'arrobes de poisson salé. En 1595, la somme due par le *contratador* se décompose ainsi :

| | | |
|---|---|---|
| Madragues d'Algarve et sardines de Lagos ... | 13 500 000 | réaux |
| Péage de Faro ........................ | 3 150 000 | » |
| 1 % d'œuvres pies ........................ | 166 500 | » |
| Salaires et traitements de l'Administration ... | 299 310 | » |
| Divers ........................ | 400 100 | » |
| Total ........................ | 17 515 910 | » [147] |

L'effrondement de 1607 s'il n'est pas accidentel, correspondrait à cette stabilisation des prix générale vers 1600. Quant au chiffre de 1580, il s'explique par un changement de dynastie et la difficulté de trouver, dans ces conditions, des adjudicataires.

Un autre problème a intéresse l'administration : c'est celui des *chinchorros* — les bouliers — et des *tartaranhas* — les filets à maille étroite [148]. On les a utilisés à Setúbal et à Lisbonne. L'*alvará* du 20 mars 1607 interdit

146. *Coll. Chron.*, p. 8 (11 avril 1620); Rebelo da Silva, t. IV, p. 484 et suiv. *Coll. Chron.*, p. 63 (16 juin 1650); Simancas, SP 1 472 m, f. 278-283 : *Sobre as almadravas*; SP 1 473 m, p. 380 : *Sobre as almadravas de Algarve*; SP 1 474 m, f. 211-216 : *Arrendamento das almadravas.*

147. Simancas, SP 1 472 m, f. 278-283 : *Sobre as almadravas.*

148. *Elem. Lisboa*, t. II, p. 426 n.

aux pêcheurs de Setúbal l'usage des bouliers qui sont, dit-il, nuisibles à la reproduction des poissons[149], car ils emportent les œufs et les petits poissons en ratissant le fond de l'eau, comme le démontre un règlement municipal de 1610[150]. Ce réglement note les dimensions minimales de la maille, un carré de 28 mm de côté. De même les plombs sont interdits sauf les petits « plombs » d'argile. L'*alvará* du 9 avril 1615 interdit les *tartaranhas* et vise spécialement l'estuaire du Tage. L'interdiction est faite pour huit ans. Les peines contre les contrevenants vont jusqu'à la déportation en Afrique du Nord. Dans huit ans on pourra de nouveau utiliser les filets à mailles étroites; mais seulement avec une licence accordée par l'administration[151].

Cependant dès 1618 le roi prétend que pour le service de sa table on peut pêcher avec des *tartaranhas*. En particulier il compte en profiter lors de son voyage à Lisbonne et pour le ravitaillement des députés convoqués aux Cortès. Mais la municipalité ayant demandé que la mesure soit prolongée jusque et pendant le Carême déjà proche, la population urbaine étant de plus en plus nombreuse, le roi refuse. Ainsi les *tartaranhas* se multiplient-elles dans l'estuaire, sans permission. Et peu après, semble-t-il, l'administration a adouci sa règle. La pose des filets interdits a été permise sauf pendant les mois de mai, juin, juillet et août quand le poisson a l'habitude de frayer. En 1634, la municipalité de Lisbonne se plaint de la disparition du poisson dans le Tage, disparition qu'elle attribue à l'usage des *tartaranhas* et elle demande au roi de remettre en vigueur les vieilles interdictions. Il faut même dit-elle, interdire les filets à mailles larges, car à force d'être tirées, les mailles se resserrent. Un décret de 1643 interdit, du moins, les *tartaranhas*. Et la municipalité demande que, si le roi accorde, par hasard, licence de les utiliser, ce soit seulement en haute mer, au-delà de la barre. Le décret de 1643 est confirmé en 1645 : c'est qu'il est mal respecté, et la prohibition est renouvelée. Le roi précise même qu'il faut vérifier, au bout d'un an, si la reproduction des poissons a repris. La municipalité rappelle que les plombs doivent être en argile cuite, munis de flotteurs en liège et qu'ils ne doivent pas traîner. Il faut aussi, selon les ordres royaux, vérifier périodiquement les mailles des filets. Pour cela on les rassemble autour de la chapelle Notre-Dame des Remèdes. Les pêcheurs sont d'ailleurs des gens très utiles : ils fournissent de bons pilotes aux navires qui passent la barre et renseignent sur les bateaux qui arrivent au large de l'estuaire — sans compter tout le poisson qu'ils rapportent. Le roi fait brûler tous les filets qui n'ont pas la maille réglementaire. Sur 16, 11 ont été rendus à leurs propriétaires, 4 ont été brûlés et 1 a été considéré comme un cas douteux à cause de la poix trouvée sur les mailles. En 1648, l'interdiction contre les *tartaranhas* est renouvelée à la demande

149. *Coll. Chron.*, p. 189.
150. Cité par F. de Almeida, t. V, pp. 343-344 et *Elem. Lisboa*, t. II, p. 427 n.
151. *Coll. Chron.*, u. 129 et *Elem. Lisboa*, t. II, p. 427 n.



des pêcheurs des ports de mer. Cependant on dérogera à la règle, quand on sera menacé ou bloqué par les corsaires ou l'ennemi, comme en 1652[152].

Dans l'Empire la pêche portugaise succède à la pêche indigène ou l'accompagne — sauf à Madère et aux Açores où elle est très active bien qu'il n'y ait jamais eu d'indigènes. Aux Açores les pêcheurs se plaignent des marchands de filets[153]. Au Cap Blanc ils utilisent des bateaux que Dudley appelle « *lanters* »[154]. En Angola les grands pêcheurs sont les Mixiloandas, de l'île de Luanda. Ils salent leur poisson. Ils se font une spécialité des poissons-huiles, sortes de thon, et des *quelmes*, dont le foie sert à faire de l'huile, utilisée pour carainer les navires et pour s'éclairer. Quoique cette huile soit très forte, c'est un bon médicament pour les blessures, les morsures, les piqûres. La pêche se fait à la ligne[155]. La garnison de l'île est payée avec les revenus de la pêche ou, du moins, une partie de ces revenus. Quant à la pêche aux *zimbos* dont nous verrons au chapitre de la monnaie toute l'importance, elle semble plutôt confiée aux femmes et aux jeunes filles[156].

Au Brésil, la pêche joue dans la vie des indigènes un rôle très important. Les procédés sont variés et parfois curieux. On incline le canoë pour qu'il se remplisse d'eau, et avec l'eau, de poissons. Dans certaines baies on harponne littéralement le poisson-bœuf[157]. On peut le faire venir à la surface avec une ligne et un hameçon, ou même assécher brusquement la rivière ou le bras d'eau où il se trouve. On le hisse à bord et on l'abrutit à coups de bâton. Il pleure, paraît-il, d'où le nom de « lamantin » que lui donnent les Français. C'est un peu de la même façon que sur l'Amazone on pêche le *pirarucú*. Une autre pêche curieuse est celle des muges ou mulets — *tainhas*. Les barques munies de grands filets rectangulaires encerclent les bancs de mulets reconnaissables à la trace qu'ils provoquent à la surface de la mer. Avec des petits filets tendus aux bouts de perches on chasse les poissons vers l'extérieur. Ils se prennent dans les mailles des grands filets ou sautent dans les barques[158]. Dans le Recôncavo et ses tributaires on pêche beaucoup. La municipalité est même obligée de prendre des mesures pour interdire les filets à mailles étroites et les filets traînants qui, comme au Portugal, emportent les œufs et les petits et nuisent à la reproduction[159].

La pêche a, au Brésil, un rôle économique et financier non négligeable. Les droits sur le poisson sont affermés à des *avençadores*. Nous

152. *Elem. Lisboa*, t. II, pp. 426, 430 n., 431 n.,; t. IV, pp. 61, 523, 570, 579; t. V, pp. 35, 77, 79, 85, 135, 357; *Coll. Chron.*, p. 8 (11 avril 1620).
153. AD Angra, Vereações (29 janv. 1649).
154. Dudley, p. 83.
155. Cadornega, t. III, pp. 40-43.
156. *Legislação Antiga*, pp. 296-307 (10 avril 1666).
157. *Diálogos*, p. 40.
158. Alves Camara, pp. 64 et suiv., 112 et suiv.
159. *Atas Bahia*, t. II, p. 77; t. III, p. 297.

savons, par exemple, à combien monte la ferme pour les *pescarias*, ports de pêche, de Pernambouc et Itamaraca en 1655 :

| | |
|---|---|
| Pernambouc ................................ | 200 000 réaux |
| Itamaraca .................................. | 35 000 » |

Ce qui nous donne une idée supplémentaire de l'importance respective de ces deux capitaineries [160].

Enfin la pêche des perles a été un rêve brésilien. Un certain Gonçalo da Costa de Almeida et un certain João Peres Liceia, celui-ci maître évaluateur de perles, expliquèrent au roi — en 1618 — que dans la capitainerie de São Vicente ils avaient découvert une grande *pescaria* de perles et de semences de perles — *aljofar* — qui pouvait rapporter beaucoup au Trésor Royal. Ils s'engagèrent à exploiter ces perles et à en donner le « quint » au Trésor. Le roi leur accorda l'*estanque* pour quatre ans et fit nommer un contrôleur par le *Provedor* de Rio avec la charge de consigner sur un registre toutes les perles trouvées. L'exploitation des perles exigeait des moulins — *engenhos* — que le roi s'engaeait à payer sur le produit des quints. On ne sait ce qui devait en advenir [161].

C'est surtout par la vente du poisson que l'on mesure la place de cette denrée alimentaire dans l'économie de l'Empire. C'est vrai à Lisbonne où le poisson n'est pas cher et dont la nourriture ordinaire, dit-on en 1631, est sardines, poisson salé et séché [162]. Et pourtant le prix est grevé de droits. A ceux que paient les pêcheurs, il faut ajouter la *cestaria*. Elle remonte au temps où la municipalité faisait mesurer le poisson arrivé dans des paniers spéciaux — *cestos*. Aucune barque ne pouvait décharger du poisson sans licence de la municipalité et un personnel spécial faisait le déchargement et percevait le droit. Ce droit avait été approuvé par Jean Ier en 1434 et on le retrouvait transcrit dans le livre des *posturas* — réglements municipaux — en 1610. Les intermédiaires — *regatões* — le payaient aussi. Une sentence du 22 octobre 1596 avait précisé que ce droit était aussi payable par le poisson salé venu de l'extérieur pour être vendu dans cette ville, ce qui fut confirmé en 1608 [163]. Un *alvará* rappelait en 1615 l'obligation des pêcheurs vendant du poisson à l'extérieur du royaume de payer les mêmes droits que s'ils le vendaient à l'intérieur [164]. Il ordonnait une enquête sur les contrevenants. Nous connaissons mal l'organisation de la vente du poisson.

160. AHU, Pernambouc III (28 sep. 1656) : *Rendimento de pensões*...
161. *Coll. Chron.*, p. 281 (27 avril 1618); AHU ,Bahia I (28 février 1618) : *Capitulo de Carta régia para o Conde D. Estêvão de Faro.*
162. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 475. Pour les bas prix du poisson : *cf.* London, Rec. Off., SP Portugal 89, nº 15 (Lisbonne, 19 décembre 1682) : Lettre de Maynard, Consul anglais à Lisbonne.
163. *Elem. Lisboa*, t. I, pp. 138-139.
164. *Coll. Chron.*, pp. 111-112 (30 janvier 1615).



Nous savons qu'il existait une *Casa do Pescado* qui devait se charger de surveiller cette vente et percevoir les droits [165]. Elle semble avoir été concédée régulièrement à un *contratador*. Nous avons quelques renseignements sur les problèmes que posait ce marché du poisson : l'accaparement, comme dans l'exemple rapporté par la Municipalité en 1640 — les détournements des *lava-peixe*, des laveurs de poisson [166].

Ces problèmes et cette réglementation existent plus ou moins pour les autres ports de pêche. En 1641, nous rappelle un *alvará* assez pittoresque, la ville de Faro a obligé ses pêcheurs à vendre le poisson à terre et non en mer, comme ils le faisaient depuis quelques années, ce qui obligeait « les religieux et le peuple » à se déchausser pour aller l'acheter [167]. A Viana, en 1654, on doit prendre des mesures contre la garnison qui se précipite sur les pêcheurs, leur prend leur poisson et ne paie pas [168]. A Madère, la municipalité a édicté toute une réglementation. Le prix du poisson est comme celui d'un certain nombre de denrées vitales, homologué par les officiers municipaux. A plusieurs reprises, on rappelle que les navires qui apportent du poisson, doivent dépenser le prix de sa vente dans l'achat de produits de l'île. Le déchargement du poisson est à la charge des navires. Nous avons quelques exemples de ce que représentait le chargement d'une caravelle :

| | | |
|---|---|---|
| 13 février 1644 | chargement de la caravelle *Pycaria* | 4 000 *pargos* (spares) |
| 16 mai 1644 | autre caravelle ........................ | 3 000 poissons |
| 5 avril 1644 | autre caravelle ........................ | 5 000 » |

Madère recevait aussi le poisson du Nord, le hareng par exemple, 3 600 réaux le *barril* en mars 1665 [169].

A l'image de ceux de la Métropole, les ports du Brésil connaissent, eux aussi, une réglementation assez stricte. Celle de Bahia, par exemple, qui prévoit les accaparements, oblige à vendre au poids le gros poisson, à des prix d'ailleurs différents selon la qualité; et taxe le prix du poisson salé [170]. En 1659, on décide que les acheteurs pourront prendre pour 20 ou 40 réaux de poisson : les pauvres qui n'avaient pas les 80 réaux jusqu'ici nécessaires pour en acheter, pourront en manger [171]. Les prix ont eu tendance à monter (par exemple, le prix de la *cavala* : 1625, 20 réaux; 1637, 25 réaux, 1653, 40 réaux) mais dans des proportions qui ne semblent pas dépasser la hausse générale des prix nominaux due à

165. *Coll. Chron.*, p. 131 (30 juin 1628).
166. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 389 (21 janvier 1640); t. VII, p. 61 (9 août 1668).
167. *Coll. Chron.*, p. 446 (11 juillet 1644).
168. *Coll. Chron.*, p. 301 (6 et 8 mai 1654).
169. AD Funchal, Maço D. Filipe III, p. 226 vº : *Sentença a favor da Câmara* (communiqué par Joel Serrão) et AD Funchal, Vereações (6 mai 1620, 18 février et 6 octobre 1632, 26 janvier 1639, 6 juillet 1653, 11 mars 1665).
170. *Atas Bahia*, t. I (27 août 1625).
171. *Atas Bahia*, t. III (5 février 1659).

l'inflation du réal. Le chiffre de 1653 correspond d'ailleurs à une année de pénurie [172].

Deux poissons tiennent une place particulière dans la nourriture portugaise : la sardine et la morue. La sardine arrive en grandes quantités à Madère, d'Angleterre, de Setúbal. Et les côtes du Maroc ne sont pas loin. Les autorités en surveillent la vente, peuvent l'interdire ou interdire l'exportation vers les territoires étrangers même espagnols, les Canaries par exemple. La vente est assurée par de gros marchands de l'île. Pendant la guerre hollandaise au Brésil, les bateaux échangeaient leurs sardines contre du vin qu'ils allaient vendre au camp de Pernambouc. En 1638, le chargement d'un bateau de sardines représentait 250 000 réaux, droits compris [173].

La pêche à la morue paraît assez ancienne au Portugal. Elle se développe surtout à partir de Jean I^er^ et, en 1578, elle augmente fortement car cette année-là les Portugais sont les Européens les plus nombreux sur les bancs de Terre-Neuve. La plupart des noms des ports de Terre-Neuve sont portugais, dit Pimentel. Depuis le début du XVI^e^ siècle les flottes qui y partaient tous les ans étaient soumises à un réglement royal. Aveiro était un grand centre : en 1550, il possédait 150 bateaux spécialisés dans cette pêche. Viana et les ports entre Douro-e-Minho étaient ensuite les plus importants. Enfin Figueira da Foz : en 1672, 11 navires y seraient entrés chargés de morue : 5 anglais, 3 galiciens, les autres portugais tranportant, en tout, 1 232 quintaux de morue [174].

La morue fournit aussi une part essentielle de la nourriture de Lisbonne. Malheureusement nous n'avons de documents, sur cette question, qu'à partir de 1638. Cette année-là, on a vendu du poisson saisi et qui a eu le temps de se gâter. Où est la responsabilité ? [175]

La vente par les étrangers est un grand souci. Sauf dispense, ils ne peuvent vendre au détail, même s'ils sont installés au Portugal. Cependant, en 1638, on le leur permet. On attire ainsi les marchands étrangers, en particulier les Anglais. On facilite le ravitaillement des pauvres qui mangent beaucoup de morue. Mais la municipalité n'est pas d'accord : une partie des droits sera perdue, les étrangers jouiront de privilèges qu'ils n'ont même pas chez eux; ils voudront les étendre aux autres marchandises; ils s'entendront entre eux pour faire monter les prix. Le roi, sur l'avis du Desembargo do Paço, suspend ce privilège. Mais la position de ses successeurs variera. En 1647 la vente au détail est rendue aux marchands étrangers. En 1653, la municipalité montre que

172. *Atas Bahia,* t. II, p. 151; t. III, p. 241. Ar. Munic. Bahia, Senado (10 mai 1653).

173. AD Funchal, Vereações (4 février 1606, 7 et 14 janv. 1632) : Prix de 1 *moeda* pour 4 sardines; (5 septembre 1640) : 1 *moeda* pour 6 sardines; (4 mars 1645) : 1 *moeda* pour 4 sardines. ANTT, Fazenda Funchal 1144 (10 juin 1634) : *Cartas e ordens régias.*

174. Amzalak, *A pesca do bacalhau ...,* pp. 19 et suiv.; António dos Santos Rocha, *Materiais para a história da Figueira nos séculos XVII e XVII,* pp. 70 suiv.

175. *Elem. Lisboa,* t. IV, pp. 351-352.



ce qu'elle avait prédit est arrivé : les prix ont monté plus haut que jamais. La politique royale continuera d'être hésitante [176].

A Madère où la morue est aussi, en grande partie, apportée par les Anglais, sa vente est réglementée. Parfois même elle est interdite sauf licence spéciale. Le prix est homologué par les officiers municipaux, comme pour les autres poissons. Voici quelques prix :

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 22 | février | 1589 | ........... | 350 | réaux | l'arrobe (petite morue) | |
| 23 | octobre | 1632 | ........... | 640 | » | » | |
| 31 | octobre | 1640 | ........... | 640 | » | » | |
| 4 | mars | 1645 | ........... | 960 | » | » | |
| 8 | octobre | 1653 | ........... | 900 | » | » | |
| 28 | janvier | 1654 | ........... | 960 | » | » | |
| 2 | février | 1658 | ........... | 640 | » | » | |
| 6 | novembre | 1666 | ........... | 700 | » | | |
| 1 | février | 1668 | ........... | 960 | » | » | [177] |

Bien que ces prix soient peu nombreux, le fait qu'ils soient homologués, les rend, à longue période assez significatifs. L'augmentation des prix jusqu'en 1654 s'explique à la fois par l'augmentation de la consommation, la guerre maritime et la dévaluation du réal. La stabilisation et même le recul qui marquent le troisième quart du XVII^e^ siècle peuvent s'expliquer par la diminution de la course et par l'occupation hollandaise de Pernambouc qui ferme un débouché à la morue anglaise.

Le Brésil est, en effet, un grand consommateur de morue. Licence est même donnée parfois aux Anglais pour qu'ils y aillent en vendre directement. Il existe une vraie route de la mourue Terre-Neuve - Brésil [178]. La morue est une des 4 marchandises soumises en 1649 à l'*estanque* de la Compagnie Générale du Commerce. La Compagnie n'a pas le droit de la vendre au détail, mais seulement à l'arrobe. A la demande de la municipalité de Bahia, le roi autorise, dès 1650, la vente de la morue au détail par la Compagnie. Le monopole du commerce de la morue confié à la Compagnie Générale provoque sa rareté et son renchérissement — moins fortement d'ailleurs que, pour les trois autres produits, les monopoles correspondants — sans doute parce que, venant en partie directement du Nord, elle échappe aux contingences des flottes et arrive de façon plus régulière.

En tous cas, les prix sont plus élevés qu'à Madère :

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | septembre | 1649 | ......... | En gros | ......... | 1 600 | réaux | l'arrobe |
| 24 | mai | 1650 | ......... | Au détail | ...... | 1 920 | » | » |

176. *Elem. Lisboa,* t. IV, pp. 354-362; t. V, pp. 92, 458-461, 615 et p. XX; t. VI, pp. 218, 474; t. VII, pp. XXIII et XCIII.

177. AD Funchal, *Vereações* aux dates indiquées; *cf.* aussi 31 janvier 1632 et *Instrucção ao Governador da Madeira ...,* dans *Documentos para a História* de J. Cabral do Nascimento.

178. AHU, Bahia VI (18 mai 1649) : *Cons.^a^ do C.^o^ U.^o^.*

Comment se vendait la morue ?

A Bahia, toute une réglementation s'élabore après 1650. En 1652, par exemple, la municipalité décide que la morue ne sera vendue que dans 8 boutiques dont 4 dans la ville, 2 sur la plage, et 2 à l'extérieur. Ce, pour faciliter la perception du *donativo* qui pèse sur elle. De plus, des mesures sont prises contre la cherté des prix — en 1653 — ou la vente de morue avariée — en 1657[179].

Les produits de la mer ont donc une place essentielle dans l'économie de l'empire portugais. Par eux le Portugal entre dans le système général de l'économie salicicole européenne. Pays catholique, le Portugal mange beaucoup de poisson. Pays pauvre, il a une raison de plus d'en manger. Tête d'ue vaste communauté maritime, il a besoin de nourrir de poisson tous ses membres et sa propre pêche est loin de lui suffire. Mais pays du Sud, pays chaud, nanti d'un empire tropical, le Portugal produit plus de sel qu'il n'en a besoin. Une partie de ce sel lui revient avec le poisson séché et en particulier la morue que lui vendent les pays du Nord, plus riches et protestants, donc, sinon moins pêcheurs, cependant moins mangeurs de poisson. Le Portugal participe donc à cette grande collaboration entre ce que Henri Hauser appelait, après Rabelais, « les pays d'andouilles et les pays de carême prenant ».

Cette collaboration évolue-t-elle ? On peut dire qu'avant le XVIIe siècle elle est peu importante : les Portugais vont eux-mêmes pêcher leur morue et l'Angleterre et la Hollande sont encore des puissances maritimes relativement faibles. Au contraire le XVIIe siècle voit se substituer peu à peu les deux grands états du Nord au Portugal dans le ravitaillement en poisson de l'empire lusitanien. Les Hollandais gardent solidement le monopole du transport du sel. Bien mieux, le centre de redistribution n'est plus Anvers mais Amsterdam. Tout additionné, c'est donc plutôt ici un recul du Portugal qu'il faut constater.

179. AHU, Bahia I A (16 novembre 1638) : *Cons.a do C.o U.o*; Bahia, Estado, Cartas Senado (8 mai 1650); Gustavo de Freitas, *A Companhia Geral...*, p. 43; *Atas Bahia*, pp. 37, 69, 198, 256, 352.

# APPENDICE

**Prix du sel dans l'Empire Portugais**

(en réaux par *moio*)

| *Date* | *Métropole* | *Iles* | *Outre-Mer* | *Prix* | *Observations* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1575 ......... avril | Lisbonne | — | — | 800 | Prix taxé (Virg. Rau, p. 124). Il faut ajouter les dépenses de transport. |
| | | | | 3 000 | Prix réel (L. Azevedo, *Rev. Port. Hist.*, t. III) Conséquence de la pénurie. Le sel est passé de 300 à 3 000 d'une année à l'autre. Le *Juiz do Crime* parcourt le Ribatejo (Fortunato de Almeida, p. 519; *Elem. Lisboa*, t. VI, p. 557). |
| 1579 ......... | — | — | Santarém | 1 560<br>960 | Sel blanc } Prix taxés<br>Sel noir }<br>Ribatejo et Sado réunis exportent 200 000 *moios* par an (Virgínia Rau, p. 127). |
| 1585 ......... | Portugal | — | — | 500 | Pénurie (septemb.). 30 jours plus tôt : 250, bientôt 1 000 (Virgínia Rau, pp. 137-138). |
| 1586 ......... | — | Terceira | — | 1 080 | D. Cristóvão de Moura, favori qui a obtenu de nombreuses donations aux Açores, voudrait fixer le prix de 3 000 à 3 600 réaux, mais il ne l'obtient pas (Drummond, p. 375). |
| 1589 ......... septembre | — | Funchal | — | 1 800 | Livré à domicile. Prix homologué (Vereações). |

| *Date* | *Métropole* | *Iles* | *Outre-Mer* | *Prix* | *Observations* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1595 ......... | Setúbal | — | — | 400 | Prix taxé jugé insuffisant par les propriétaires des salines, le prix pouvant monter en cas de pénurie jusqu'à 3 000 réaux et valant même plus dans les provinces actuellement (V. Rau, p. 143). |
| | Intérieur | — | — | 3 000 | |
| 1620 ......... juin | — | Funchal | Angola | 3 600 | Prix homologué (Vereações). |
| 1623 ......... octobre | — | Funchal | — | 3 000 | Sel de Santo António. Prix homologué (Vereações). |
| 1626 ......... 1er juillet | — | Funchal | — | 6 000 | Prix homologué (Vereações). |
| 1626 ......... juillet | — | — | Benguela | 30 000 | AHU, Angola II, (9 juillet 1696) : *Carta de Benguela*. 60 000 selon Luciano Cordeiro, t. I, 3e partie, chapitre V, p. 322. |
| 1626 ......... 18-29 juillet | — | Funchal | — | 3 000 | Sel de Lisbonne. Prix homologué (Vereações). |
| 1631 ......... mai | — | Funchal | — | 2 400 | Prix homologué (Vereações). |
| 1638 ......... mars | — | Funchal | — | 480 | Prix homologué (Vereações). Peut-être 4 800 ? |
| 1640 ......... novembre | — | Funchal | — | 2 400 | Prix homologué (Vereações). |



| *Date* | *Métropole* | *Iles* | *Outre-Mer* | *Prix* | *Observations* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1644 ......... octobre | — | Funchal | — | 2 400 | Prix homologué (Vereações). En nov. 1644, on s'inquiète des accapareurs. Un habitant jure qu'il n'en connaît aucun. |
| 1649 ......... | Setúbal | — | — | 1 480 | *Cf.* 1668-1669. |
| 1653 ......... | — | — | Brésil | 38 400<br>115 200 | *estanque.* Contrebande. (AHU, Bahia VI, 17 juillet 1653 : *Consulta do Conselho Ultramarino*). |
| 1657 ......... juillet-août | — | Funchal | — | 6 000<br>4 200 | Prix homologué (Vereações). |
| 1658 ......... juin | — | Funchal | — | 1 800 | Prix homologué (Vereações). |
| 1663 ......... juin | — | Funchal | — | 300 | Prix homologué (Vereações). |
| | — | — | Bahia | 19 200 | Pénurie (AHU, Bahia X, 25 février 1664 : *Consulta do Conselho Ultramarino*). |
| 1666 ......... | — | — | Angola | 36 000 | AHU, Angola VI, 20 mars 1666 et 30 juin mars et 30 juin 1666, *Consultas do Conselho Ultramarino*). |
| 1668 ......... novembre | Setúbal | — | — | 1 480 | Même prix depuis 1649 (*Elem. Lisboa*, t. VII, p. 101 n., 1er novembre 1668, *alvará*; BN Paris, Fonds portug. 25 (21), nº 148, f. 473-475 vº : La Haye, 3 mai 1669). |
| 1669 ......... mai | Setúbal | — | — | 1 480 | |

# VI. LE BLÉ

Si le poisson a été au Moyen Age le complément indispensable de la nourriture portugaise, le blé en est resté la base. Le terme même de blé doit être pris ici dans le sens qu'il avait dans la France du XVII^e siècle : celui, très général, de grain. Le paysan portugais produisait en effet à la fois son froment, son seigle et son orge — *trigo, centeio* et *cevada*. Il produisait même son millet — *milho alvo* ou *miúdo* ou simplement *milho* (*Panicum muliacium*) et *milho painço* (*Stetaria italica*) et venu de Guinée, après les premières découvertes, le *milho zaburro* ou sorgho (*Agdro-pogon sorghum*)[1]. Ces blés formaient ainsi — avec la vigne et l'olivier — l'élément de cette économie méditerranéenne décrite pour la même époque par Fernand Braudel et qui s'étendait jusque sur les rives lusitaniennes de l'Atlantique. Economie pauvre, de subsistance, ne donnant un surplus, pour la vente, que dans les bonnes années et, dans les mauvaises, permettant à une part respectable de la population de mourir de faim, au sens propre des mots. Le développement du commerce maritime n'a pas empiré cette économie mais l'a modifiée sinon améliorée. Sans doute a-t-il créé des ports, c'est-à-dire des villes et des colonies outre-mer, grandes consommatrices — alors que la main-d'œuvre agricole diminuait. Mais il a permis les transports par mer, plus aisés que par terre, entre régions favorisées et régions défavorisées par la récolte. Il a permis surtout à certaines régions de l'Empire particulièrement riches en blé de ravitailler les grandes villes. Il a permis enfin les importations massives au moment des disettes[2].

On peut donc distinguer dans l'Empire portugais des aires de production et des centres de consommation entre lesquels s'établit ou se rétablit perpétuellement un équilibre précaire.

---

1. O. Ribeiro, *Portugal...*, p. 174.
2. Pour illustrer ce chapitre sur le blé, on aura intérêt à lire V. Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial...*, t. II, pp. 343-396.

## LES AIRES DE PRODUCTION

Dans l'économie domestique et seigneuriale du Moyen Age, le Portugal tout entier connaissait la culture des blés. Mais les grandes régions productrices qui produisaient plus que leur consommation, étaient surtout, au Nord, la région entre Douro-e-Minho (spécialement la région maritime), la Beira, et au Sud, le Ribatejo, l'Alentejo et l'Algarve. Le système de culture reposait sur l'assolement biennal ou triennal avec jachère et la distinction entre les céréales d'hiver — froment, seigle, orge, avoine — et les céréales d'été, soit les différentes catégories de millet. Les terrains de culture étaient secs, non irrigués. Ils devaient être plats pour que le vieil araire romain y manœuvre facilement. Les fonds humides des vallées constituaient les herbages réservés au bétail. Les champs étaient ouverts surtout dans le Sud et dans l'intérieur où se maintenaient les vieilles pratiques communautaires. Ils étaient fermés dans le Nord-Ouest[3]. Selons les calculs de Rebello da Silva, la superficie cultivée en grains ne dépassait pas 550 000 hectares donnant 8 hectolitres à l'hectare[4]. Le blé était vendu sur les marchés locaux et régionaux des gros bourgs ou des villes.

Cette culture ne suffisait pas au ravitaillement du Portugal. Une des raisons en était l'insuffisance même de la surface cultivée. Il y en avait d'autres.

La plus ancienne semble avoir été le régime foncier. La grande propriété seigneuriale laissait une part trop restreinte à la culture. A l'origine, l'expansion outre-mer avait été un moyen pour les nobles et en particulier les cadets de famille de trouver des terres nouvelles, le Portugal continental étant devenu peu à peu trop petit pour leurs besoins. Mais les immenses possibilités de l'Inde, de l'Afrique et du Brésil les avaient bientôt arrachés à leur patrie et poussés à se désintéresser chaque jour davantage de l'agriculture nationale[5].

A cette disparition de la noblesse exploitante il faut ajouter celle de la main-d'œuvre paysanne, happée elle aussi par la vie maritime et coloniale, par les villes et en particulier par Lisbonne où la vie semble plus facile et plus agréable, peut-être aussi par les besoins du clergé et de la bureaucratie. La municipalité de Lisbonne, en 1624, déclare au roi que si les bras manquent à la campagne, c'est par le trop grand nombre d'« *estudos, collegios e seminários* ». Il faut les supprimer, ajoute la municipalité, sauf à Coïmbre et encore faut-il ne laisser y entrer qu'un nombre limité d'étudiants. Et elle préconise encore d'autres moyens d'augmenter la production : l'obligation du travail pour les oisifs de Lisbonne, le partage des communaux, le recours au système des *sesmarias*, les défrichements des forêts et les allègements fiscaux, en particulier de l'impôt des *jugadas*[6].

3. O. Ribeiro, *Portugal* ..., pp. 93-101.
4. *História de Portugal nos séculos* ..., t. IV, p. 428.
5. *Cf.* Veiga Simões (cité par V. Magalhães Godinho, *A expansão* ..., p. 83).



En réalité, autant que par l'émigration, la population paysanne avait été très atteinte par les faibles rendements des campagnes et par les crises de subsistances. Celles-ci, par la disette et les épidémies qu'elles entraînaient, provoquaient une terrible mortalité. Au XVIe comme au XVIIe siècles les années « stériles » sont nombreuses. Nous retrouvons ici tout le mécanisme des crises économiques dites d'Ancien Régime déjà décrit pour la France par Ernest Labrousse. Cependant dès le XVIe siècle un remède est apporté à ces crises fréquentes, à cette économie déficiente du blé. Le Portugal est un des premiers pays d'Europe atteints par la Révolution des Plantes. La *zea mays*, le *milho grosso*, le maïs venant d'Amérique et passant par l'Espagne, par la chaude vallée du Guadalquivir, s'introduit au Portugal. De l'Andalousie, où il apparaît en 1500, il vient dans la plaine de Coïmbre entre 1515 et 1525. Peu après on le voit à Lamego. Dans la première moitié du XVIIe siècle il est devenu la nourriture habituelle des gens du Minho et de la plus grande partie de la Beira. C'est une culture irriguée qui rend bien. Aussi le prix du grain est-il bas et les pauvres se nourissent-ils mieux. Avant 1700 on ne le rencontre que dans le Nord-Ouest et le Centre. C'est au XVIIIe siècle qu'il gagnera le Nord-Est, les montagnes, où il tendra à remplacer le millet et le seigle, où il gagnera à la culture d'anciens terrains bocagers. Dans le Nord-Ouest il a rencontré des conditions particulièrement favorables : climat humide, gros bétail fournissant l'engrais et le travail nécessaires à sa culture; une population plus dense qu'ailleurs assurant à la fois main-d'œuvre et débouché de consommation, l'habitude de l'irrigation qui pendant l'été permet d'utiliser pour le maïs les prairies et les champs de lin, une culture d'hiver. Enfin la tige et les feuilles forment une nourriture appréciable pour le bétail[7].

On peut tout de même se demander pourquoi, malgré le maïs, le Portugal a encore connu au XVIIe siècle les crises de subsistances. En France, la Révolution des Plantes au XVIIIe siècle a fait disparaître les famines graves et répétées, bien que les disettes et les crises agricoles sans gravité soient encore le souci des hommes du XVIIIe et de la première moitié du XIXe siècle. Il y a cependant entre la France du XVIIIe et le Portugal du XVIIe siècle quelques différences. D'abord, avec le maïs, la France, a connu la pomme de terre, ce qui n'a pas été le cas du Portugal. Ensuite les effets de la culture du maïs n'ont pu réellement se faire sentir ici que dans la seconde moitié du XVIIe siècle. Or les crises dont nous entendons parler se placent surtout avant 1650. Enfin l'empire colonial a tellement absorbé l'activité portugaise que

6. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 121 (14 octobre 1624). Par les *sesmarias*, les rois distribuaient des communaux et des terres en friche à des gens riches et actifs pour qu'ils les mettent en valeur.
7. O. Ribeiro, *Portugal* ..., pp. 174-179.

celle-ci s'est de plus en plus détournée de la culture des céréales dans la Métropole. Les Portugais préféraient acheter le blé à l'extérieur. Et la municipalité de Lisbonne avoue en 1624 que la capitale seule importe chaque année de l'étranger 80 000 *moios* de blé[8]. C'est pourquoi la royauté n'a cessé de prendre des mesures pour encourager la culture des céréales, non seulement avant 1640, mais même après. En 1641, les Cortès demandent qu'on remette en honneur la profession d'agriculteur et en pratique la législation du XIVe siècle sur les *sesmarias*. En 1672 et 1673 des mesures sont prises pour activer les moissons et éviter de les laisser se perdre[9].

On peut se demander si cette évolution a eu une influence sur le prix du blé dans les régions productrices. Utilisons les deux seules séries de prix qui aient été jusqu'ici publiées.

Celle de Beja est assez incomplète :

**Prix du blé à Beja**

(en réaux par *alqueire*)[10]

| *Année* | *Blé* | *Seigle* | *Orge* |
|---|---|---|---|
| 1568 | 80 | 50 | 40 |
| 1585 | 85 | — | — |
| 1594 | 140 | — | 60 |
| 1595 | 160 | — | 60 |
| 1596 | 160 | — | 60 |
| 1597 | 260 | — | 120 |
| 1598 | 260 | — | 120 |
| 1600 | 100 | — | — |
| 1602 | 160 | — | 100 |
| 1629 | 130 | — | — |

Il serait inutile et même dangereux de tracer la courbe d'une série aussi incomplète. Mais l'examen direct des chiffres est significatif. Les prix montent jusqu'à la fin du XVIe siècle puis subissent un recul. Les années 1597 et 1598 sont particulièrement mauvaises.

Nous les retrouvons dans le district da Bragance (cf. Appendice : Tableau I). Nous y retrouvons aussi la même évolution générale : poussée

8. O. Ribeiro, *Cultura do milho, economia agrária e povoamento*, dans *Biblos*, t. XVII (1941).
9. Damião Peres, *História de Portugal*, vol. VI, chap. III.
10. Recueillis par Mademoiselle A. d'Ayres Lança Pereira, dans ses *Subsídios para o estudo da História Social e Económica de Beja* (1542-1642). Thèse de Licence présenté à la Faculdade de Letras de Lisboa en 1950. Dactylographié.



jusqu'à la fin du siècle, puis lent déclin. C'est vrai si nous considérons les courbes brutes. C'est encore vrai si nous nous reportons aux courbes dessinées par Jean Meuvret selon sa méthode des moyennes tronquées[11] : le maximum se place alors en 1605 sauf pour le seigle, dont la poussée se maintient plus longtemps parce que la courbe ne tient pas compte des valeurs extrêmes, fréquentes au début du siècle. Céréale pauvre, le seigle est la céréale des pauvres. Abondante, son prix tombe vite, Insuffisante, il monte encore plus vite.

A courte période, notons le mouvement cyclique régulier par exemple pour le froment.

| | |
|---|---|
| 1573-1580 | 1600-1610 |
| 1580-1590 | 1610-1617 |
| 1590-1600 | 1617-1624 |

Admirons aussi le parallélisme frappant des autres courbes.

Nous sommes ici devant le mouvement décennal classique de l'ancien régime économique : l'accumulation des mauvaises récoltes entraîne un mouvement de hausse, suivi d'une baisse correspondant à le meilleures années. Bonnes et mauvaises récoltes se compensent en moyenne tous les 7 ou 10 ans.

Quant à la remontée de la courbe brute après 1640, elle s'explique en partie par la dévaluation du réal en argent fin. De toute façons les lacunes de la courbe nous empêchent d'étudier cette remontée.

## UN CAS PARTICULIER : LES AÇORES

Au début du XVIe siècle les Açores sont autant le domaine de la canne à sucre et de la vigne que du blé. C'est que les Portugais prenaient ces îles nouvelles pour plus tropicales qu'elles ne l'étaient. La vigne subsistera. Mais la canne va disparaître, bien avant celle de Madère et de São Tomé. Le blé restera définitivement le maître et, avec lui, le pastel. Celui-ci prendra une telle importance au XVIIe siècle qu'il diminuera sensiblement la production de blé, au point même de réduire les habitants à la disette. Mais la poussée américaine de l'indigo dans la seconde moitié du XVIIe siècle tuera le pastel des Açores comme il tuera celui du Languedoc[12].

Le climat des Açores — surtout celui des îles les plus sèches, Terceira, Graciosa, Fayal — convient particulièrement aux céréales. Leur

11. *Cf.* notre article *Monnaie et Conjoncture à Lisbonne*, série tirée de Francisco Alves ...; prix tirés du *Livro das Finanças* et des *Acórdões do Cabido de Miranda do Douro* de la cathédrale de Bragance et nos graphiques, pp. 604-605.
12. *Cf.* notre chapitre sur les « Produits Divers ».

culture s'étend sur les terres basses, côtières, sur les flancs inférieurs des montagnes, sur les *feijãs*, ces coulées de lave en pente douce vers la mer, bref, sur tous les terrains d'altitude inférieure à 400 mètres. Bien que le blé soit traditionnellement calcicole, les sols volcaniques des îles sont assez fertiles pour permettre sa culture dans des conditions avantageuses. Seules Pico et São Jorge produisaient généralement moins que leur consommation, le relief de ces îles ne se prêtant pas à la culture des céréales mais plutôt à la vigne pour la première et à l'élevage pour la seconde [13].

Le peuplement a aussi été pour quelque chose dans la réussite du blé aux Açores. Les îles étaient vides de toute population autochtone. Les immigrants furent soit des paysans portugais avec quelques seigneurs, soit des Flamands ou des Bretons, gens actifs et laborieux, habitués aux cultures de pays humides. La culture a suivi les procédés de l'Europe occidentale. Linschoten note seulement qu'à Terceira le blé était conservé dans de véritables puits. En 1572 la ville d'Angra décide de les faire remplacer par des tas de grains (*granéis*). Mais la mesure ne semble pas suivie d'effet [14].

La culture du blé convient si bien aux Açores que celles-ci deviennen un des greniers de l'Empire portugais et spécialement de Lisbonne. C'est la monnaie d'échange contre les produits manufacturés nécessaires. Le transport est d'autant plus facile que les bateaux qui reviennent d'Afrique, de l'Inde ou du Brésil passent par les Açores, spécialement par Terceira [15]. Le blé est transporté soit pour le compte de Portugais du continent, propriétaires dans l'une des îles, soit pour le compte du gouvernement quand il s'agit du produit des impôts — dizimes en particulier — soit pour le compte des importateurs de Porto, Viana ou Lisbonne, soit pour celui des propriétaires ou exploitants résidant aux Açores. Les archives notariales des îles contiennent des contrats de fret pour le transport. En 1601 le prix du fret est de 2 900 réaux par tonneau, pour Viana, payable dans les quinze jours qui suivent le déchargement [16].

Cependant cette agriculture céréalière connaît les vicissitudes de sa sœur continentale. Elle en connaît même d'autres : les débarquements de corsaires et de pirates, les tremblements de terre, les tempêtes qui, joints aux différences climatiques, empêchent souvent les pénuries des Açores de coïncider avec celles du continent et permettent une compensation qui joue surtout en faveur de ce dernier. Nous avons rassemblé ces différents facteurs de la conjoncture dans un tableau chronologique qui explique nos séries de prix et nos courbes. La dernière colonne de ce tableau rappelle les mesures prises par l'administration royale ou

13. *Cf.* notre Ire partie, dernier chapitre.
14. Drummond, p. 161.
15. *Cf.* notre Ire partie.
16. AHU, Reino V (1er avril 1626) : *Consulta do C.º da Fazenda*; Angra, Notaires : Manuel Jacome Trigo (1601) : « Freta Bartolomeu Pires a sua caravella N.ª S.ª de Boa Viagem a António de Tanora e Brás Dias para António Vaz Dorta. »



locale selon la situation. Ce sont des mesures de prohibition ou de libération des exportations, de taxation ou d'homologation des prix, des allègements fiscaux et douaniers, des emprunts municipaux pour l'achat de blé à l'extérieur, bref, les procédés classiques de la politique des céréales. Mais, notons-le, aux Açores, l'exportation ne comprend pas seulement l'exportation vers les pays étrangers ou le Portugal continental mais encore celle d'une île à l'autre.

Quant aux prix, ils ont été rassemblés dans l'Arquivo dos Açores d'après les registres municipaux de Ponta Delgada, les livres de la Miséricorde de la même ville et des actes judiciaires ou administratifs. A la série de l'Arquivo dos Açores nous avons ajouté à titre indicatif un tableau complémentaire tiré des documents que nous avons consultés et des copies de documents faites par Ernesto do Canto, l'érudit de Ponta Delgada. On peut comparer nos courbes nominales à celle faite par Jean Meuvret en grammes d'argent fin par hectolitre de blé. *Cf.* pp. 604-605.

Ces tableaux et ces courbes nous permettent de conclure. Si l'on tient compte de la dévaluation du réal, le XVIIe siècle est marqué aux Açores par une stabilisation et même par un recul du prix du blé. Sans doute assistons-nous à des poussées cycliques, conséquences de la météorologie, et même à des mouvements plus lents — par exemple dépression des années 1600-1615 suivie d'une poussée jusque vers 1630 — puis chute vers 1645 et nouvelle poussée. Mais, dans l'ensemble, la tendance est à la baisse. On peut y voir deux raisons. La première réside dans le recul général des prix qui marque la seconde moitié du XVIIe siècle dans le monde occidental. La seconde est propre aux Açores dont la production de blé s'est développée, et même modifiée. Trop instable, elle a cherché un supplément et une sécurité dans le maïs. Il s'est introduit aux Açores, dit-on généralement, dans la première moitié du XVIIe siècle. São Miguel, particulièrement chaude et humide, a dû en être la première terre d'élection. Cependant pour São Miguel il nous est impossible de fixer avec précision une date d'introduction. Mais pour deux autres îles nous avons des renseignements précis. Selon le Père Cordeiro, l'épuisement du sol de Fayal vers 1614 aurait été dû à la plantation du maïs. Donc ici, le maïs aurait commencé dès le début du XVIIe siècle [17]. Au contraire, à Terceira, c'est seulement à partir de la disette de 1647 que le maïs cultivé jusque là comme une curiosité serait devenu une culture courante [18]. Comme en Europe, comme aussi dans l'industrie, la crise engendre le progrès [19].

Cette introduction tardive — le Portugal continental connaît le maïs dès le XVIe siècle — pose un problème. Les Açores humides, pluvieuses, surtout au printemps, assez chaudes, étaient particulièrement adaptées à la nouvelle culture qui permettait d'utiliser le sol en jachère et qui,

17. Macedo, t. I, p. 121.
18. Maldonado, p. 146 vº; Drummond, p. 93; Macedo, t. I, p. 164.
19. *Cf.* notre note sur l'introduction du maïs aux Açores, parue dans *Revista de Economia*, Lisbonne.

à la différence de sa sœur continentale, ne nécessitait pas d'irrigation. Plusieurs explications viennent à l'esprit : la nouveauté de cette culture sans irrigation, l'usage que l'on faisait depuis le XVIe siècle du lupin, plante fourragère, pour reposer et restaurer les terres entre deux années de blé, l'abondance même de la production des céréales, du blé surtout, qui poussait peu à la recherche de nouvelles ressources, enfin, le caractère isolé des îles, sans contacts avec les vieilles civilisations agricoles, les relations maritimes restant surtout commerciales.

Comme le lupin, le maïs a favorisé l'élevage et par conséquent amélioré la nourriture açoréenne et accru la quantité de fumier utilisable par les paysans. Toute la production céréalière a dû s'en ressentir. Mais elle n'a pas attendu le maïs pour fournir en féculents tout l'Empire portugais : ports continentaux, places fortes d'Afrique, population dense de Madère, flottes et colonies de l'Afrique et du Brésil, tout a profité à un moment ou à un autre du blé des Açores.

## LES CENTRES DE CONSOMMATION

Le plus important est Madère qui est en même temps un centre de redistribution dans l'Empire. A l'origine, Madère était l'île du blé et du bois, exportant ces deux produits pour vivre. Encore à la fin du XVe siècle elle exportait du blé vers l'Algarve. Si la canne est venue s'ajouter au blé, elle s'est trouvée, contrairement à lui, le plus souvent entre les mains d'étrangers aidés d'esclaves. Opposition classique de la culture vivrière et de la culture de spéculation. D'ailleurs le blé est la culture des altitudes comprises entre 250 et 700 mètres. En dessous c'est la culture tropicale ou subtropicale qui réussit : la canne, puis la vigne. Au-dessus, c'est la forêt et le maquis.

On trouve les céréales plutôt sur la côte Nord et les plateaux plus arrosés de l'Ouest où la canne à sucre et la vigne réussissent mal[20]. Déjà en 1516 le roi interdisait le transport de blé des Açores à Madère. Mais en 1521, devant la nécessité, il était obligé de l'autoriser. En 1563 les gens de Madère se plaignent de ce que ceux des Açores leur vendent le blé trop cher : les fonctionnaires des ports açoréens accaparent les blés et font monter les prix[21]. Très vite avec l'augmentation de la population et en particulier de la population urbaine — Funchal avait au XVIe siècle 10 000 habitants — le blé de l'île est devenu très insuffisant, fournissant trois ou six mois de consommation par an[22]. Le blé est venu

20. *Cf.* Gaspar Fructuoso, *Saudades da Terra*, t. II, chap. XV et suiv.; et O. Ribeiro, *l'Ile de Madère*, pp. 45-110.
21. Joel Serrão, *Sobre o trigo ...*, dans *Revista das Artes ...*, t. I-2.
22. AD Funchal, Maço Filipe II (février 1621) : *Carta d'El Rei*; AD Funchal, Câmara VI, p. 153 v° (5 février 1662) : *Alvará ...*



de partout, une partie d'ailleurs ne faisant que passer à Madère pour aller ravitailler le reste de l'Empire. Le tableau V tiré des *Vereações* de Funchal donnera une idée de ces multiples courants de transports en même temps que de l'évolution des prix[23]. L'Espagne n'y est pas représentée. Notons cependant que les navires castillans qui vont ravitailler les Canaries s'arrêtent parfois à Madère et y déchargent une partie de leur cargaison[24]. On peut compléter le tableau V par le tableau VI qui donne les prix du seigle et de l'orge homologués par les *vereadores*. Les indications des registres sont malheureusement fort incomplètes. Enfin le tableau VII nous indique les événements locaux ou généraux qui ont pu influer sur la conjoncture. Mais encore une fois, les tableaux VI et VII ne sont que des compléments ou des explications. A partir du tableau V nous avons tracé la courbe brute du prix du froment en octobre. Quand le prix d'octobre manquait nous l'avons remplacé par le prix, voisin, de novembre. Nous n'avons pas jugé utile de réduire cette courbe à celle du prix en argent fin, les données postérieures à 1640 étant trop peu nombreuses (*cf.* p. 604).

Quelles conclusions tirer ?

Madère au XVIIe siècle est un centre de redistribution malheureux, parce qu'il n'a pas lui-même de quoi se nourrir. Son histoire est jalonnée par toute une série de mesures, municipales ou royales, tendant à protéger contre la faim le consommateur madérois. Le manque de blé est fréquent et les documents font allusion à ces navires qui, allant aux Canaries ou plus loin encore, s'arrêtent à Funchal et s'y voient convaincus, par toutes sortes de bonnes raisons, d'y laisser au moins une partie de leur cargaison. On agite facilement devant eux le spectre de la tempête ou des corsaires. Cette situation reste la même, avec des hauts et des bas, au cours du XVIIe siècle. Ici encore nous retrouvons en dehors des poussées cycliques, les rythmes interdécennaux : la stabilisation du début, la poussée des années postérieures à 1625, la dépression qui précède 1640, la poussée subséquente, puis le marais des années 1660.

De Madère, le blé se dirige surtout vers le Maroc portugais, la Guinée et le Brésil. Le Maroc portugais, c'est jusqu'en 1640 Tanger, Ceuta et Mazagan. Mais les Portugais ont des relations avec d'autres ports du Maroc, Safi, le Cap de Guir. Tanger et Ceuta sont ravitaillées directement de Lisbonne. Les *contratadores* chargés du ravitaillement détiennent souvent à Lisbonne même ou aux Açores des priorités pour l'enlèvement des grains. Après 1640, Ceuta reste aux mains des Espagnols et Tanger reviendra bientôt à l'Angleterre comme dot de la reine. Nous avons une idée de l'importance respective des trois places par la feuille des dépenses de la Fazenda royale pour 1606. En tout elles nécessitent 94 245 réaux et 4 860 *moios de trigo*. Soit : 48 236 réaux et 2 160 *moios* pour Tanger, 23 089 réaux et 1 300 *moios* por Ceuta, et 22 920 réaux et 1 400 *moios* pour Mazagan[25].

23. AD Funchal, Vereações.
24. AD Funchal, Vereações (5 et 8 mai 1574).
25. BA *Inventaire*, n° 257 (1606).

Tanger était donc deux fois plus important que Mazagan et Ceuta. Mazagan est relativement proche de Madère. Et l'île a été pour la place forte, perpétuellement menacée par les Mores, un point d'appui[26]. C'est donc en partie par Madère que Mazagan est ravitaillée en blé aux XVIe et XVIIe siècles. Inversement la « Berbérie » envoie du blé à Madère. Notre série de prix des blés madérois nous donne le témoignage de ce second courant. Du premier nous avons des traces dans les *Vereações* dont est tirée précisément cette série de prix. Par exemple le 13 janvier 1627 il est question de 45 *moios* de blé de São Miguel qui doivent aller à Mazagan. Mais dès 1567 le roi avait reproché à la municipalité de réquisitionner du blé venant des « Iles » et destiné aux places du Maroc. Le fait se reproduit en 1651. Et le 3 août 1661, la municipalité apprend qu'une caravelle ne peut apporter des Açores le blé sur lequel on comptait car elle doit le porter à Mazagan. Il semble qu'au XVIe siècle le ravitaillement de celle-ci ait été bien assuré. Et même en 1561 le roi décide que pendant deux ans deux caravelles iront chaque année porter du blé à Safi et au Cap de Guir[27]. Au XVIIe siècle, Mazagan connaîtra plus de difficultés, comme par exemple en 1625, où y sévit une épidémie et au début de 1630, quand elle se trouve sans un grain de blé. Et pourtant, c'est la même année que la disette se faisant sentir à Lisbonne, on envisage d'aller chercher du blé à Fedala, Anafé et Safi, sans parler de l'Andalousie, de la Sicile et de l'Oranie[28]. Mais la région même de Mazagan devait peu fournir à la place forte, quand elle n'était pas pour elle une menace militaire. En général le ravitaillement de Mazagan a dû être confié comme celui de Tanger et Ceuta à un *contratador*. C'est le cas en 1608. Alonso de Cisneros prend le contrat pour quatre ans, du 1er janvier 1609 au 31 décembre 1612. Il doit fournir 5 600 *moios* de blé, soit 1 400 par an, sans compter 33 066 664 réaux en linges et tissus, soit 8 266 666 réaux par an et 16 533 336 réaux en argent, soit 4 133 333 réaux par an[29].

Les étrangers apportent directement du blé à la Berbérie, commerce interdit par l'Eglise et l'Etat, mais qui n'a cessé de développer. Qu'ils soient ou non installés en Espagne, les étrangers s'habituent à traiter directement avec les Marocains, spécialement à Salé, Safi, Fedala, le Cap de Guir, sans passer par les ports espagnols ou portugais, Larache, La Marmora, Tanger, Ceuta, Mazagan. En 1623 le roi les rappelle à l'ordre et leur permet le commerce à condition de passer par ces ports. Il les dispense de tout droit particulier, du moins pour 10 ans[30].

L'Afrique noire portugaise vit essentiellement sur le millet et le sorgho, sauf le Cap Vert où l'on cultive le blé. En Guinée, c'est le millet

26. *Cf.* Goulven ..., spécialement pp. 77 et suiv., 90 et suiv.
27. *Cf.* Joel Serrão, *Sobre o trigo* ...
28. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 358.
29. Simancas, SP 1 472 m, pp. 418-419 (31 octobre 1613) : *Alonso de Cisneros tomou por contrato* ...
30. AD Funchal, Vereações (11 juil. 1623). Sur toute cette question, *cf.* notre art. dans *Hesperis* (1953) et Joel Serrão, *Madère et Açores* ..., dans *Annales* (1954).



qui reste la base de la nourriture indigène. Il est semé et moissonné deux fois par an. La première récolte a lieu en août, la seconde à la fin de l'année. 1 000 tiges donnent 5 boisseaux, soit un sac et demi; on trouve aussi du maïs. La pénurie, la famine même sont fréquentes et, de février à août, le prix du millet peut quadrupler[31]. En Angola les indigènes cultivent le millet, le sorgho, le maïs et même le blé. C'est encore le maïs qui est le moins apprécié des quatre. Plus encore qu'en Guinée la traite des esclaves nuit à l'agriculture. Pour remédier aux famines les *sobas* échangent leurs esclaves et leur ivoire contre le manioc brésilien[32].

Le manioc est tiré d'une racine tuberculeuse, d'où le nom de farine de bois dont on le désigne avec mépris au Portugal. Au Brésil, chaque *engenho de açúcar* possède sa *casa de mandioca* où l'on râpe la racine à l'aide d'une râpe rotative, ensuite on extrait à l'aide d'une presse le jus, opération qui enlève à la racine sa nocivité et enfin la fait sécher au four. Du jus que l'on fait reposer on tire le *tapioca*. Le manioc est une farine qui se conserve longtemps, d'où son nom de farine de guerre. Le maïs tient aussi une place importante et donne deux récoltes par an. Comme le manioc, il joue son rôle dans la nourriture des esclaves. Le blé, le seigle et l'orge ne sont pratiquement pas cultivés. Pour le blé, des essais ont été faits à la fin du XVIe et au début du XVIIe siècles. Le blé poussait mais il poussait trop vite et surtout trop irrégulièrement. Du seigle et de l'orge, pas de traces. Mais toute une série de plantes sont capables en cas de disette de donner de la farine, la *caravata* ou le *comari* par exemple[33].

D'ailleurs, les troupes et les colons ont besoin de farine de blé non seulement pour les hosties mais même pour leur alimentation, pour les réserves de biscuit. A Bahia, il existe des boulangeries. Le poids et le prix des pains qu'elles vendent est réglementé. Le ravitaillement des villes en farine est un des soucis des gouverneurs, aggravé par les menaces des Indiens contre les plantations et des corsaires contre les convois[34]. En 1639, des ordres sont donnés pour augmenter la plantation du manioc à Bahia[35]. Et en 1644 la municipalité de Salvador crée un cellier pour y stocker les farines nécessaires à l'entretien de l'armée. En même temps les habitants sont invités à constituer des stocks familiaux. On craint un siège par les Hollandais[36]. En 1649 la farine est un des quatre produits soumis au Monopole de la Compagnie Générale de Commerce. Comme celle-ci ne suffit pas au ravitaillement du pays, et que cette insuffisance

31. Bosman, *Guinée*, p. 308.
32. A. Battle, *Guinea*, Hakl. Soc., p. 67. *Cf.* notre chapitre sur les esclaves.
33. *Cf. Diálogos*, pp. 175-185; Almeida Prado, *Pernamb.*, t. IV, p. 39; Mendes de Almeida, t. II, p. 21; *Anais Pernab.*, t. II, p. 144.
34. *Atas Bahia*, t. I (12 janvier 1636); t. III (2 septembre 1649); *Requerimento de David Grot Veder*, dans AHU, Bahia III (15 avril 1636); AHU, Bahia VI (28 juillet 1647) : *Cons.a do C.o U.o*; AHU, Bahia XI (20 décembre 1667) : *Cons.a do C.o U.o*, etc.
35. *Atas Bahia*, t. I (19 mars 1639); BA *Inventaire*, no 881.
36. *Atas Bahia*, t. II, p. 230.

fait monter les prix, le roi accorde fréquemment des licences de transport de farine en dehors d'elle, en particulier pour le blé des Açores [37].

Par sa population européenne l'Empire portugais ne peut donc vivre qu'avec le complément indispensable des blés açoréens ou nordiques. Mais c'est encore sa capitale, Lisbonne, qui en a le plus besoin.

## LE CAS DE LISBONNE

A cause de leur importante population non agricole, Lisbonne et Setúbal doivent importer du blé pour se nourrir. Le tableau que nous donnons pour l'année 1631 (tableau VIII) nous renseigne sur l'origine du blé et la nationalité des navires qui le transportent [38]. Aux navires cités, il faut ajouter ceux des Hollandais pendant les périodes de paix avec le roi d'Espagne [39], et même pendant les périodes de guerre, quand la disette est trop pénible. Ils se font surtout courtiers et transporteurs des blés de la Baltique. Il faut ajouter aussi le blé de l'Italie, de Sicile et du royaume de Naples. Enfin, toutes les parties du royaume concourent au ravitaillement de Lisbonne. Le blé utilise le plus possible la voie d'eau, fleuves et océan. Le transport coûte cher. En 1622 une caravelle transporte 84 *moios* de Porto à Lisbonne. Les frais représentent 3 670 réaux pour les dépenses de transport et 54 600 réaux de fret (à 650 réaux le *moio*), c'est-à-dire au total 58 270 réaux correspondant à 694 réaux le *moio* [40].

Jusqu'ici aucune série de prix n'a été publiée pour Lisbonne. Vitorino Magalhães Godinho est en train d'en rassembler une d'après les registres de l'Hôpital São José. En attendant qu'il la publie, nous pouvons nous contenter des indications fournies par les archives officielles et en particulier les archives municipales (tableau IX). Surtout nous pouvons constituer à l'aide de ces archives une série qualitative ou tableau de conjoncture qui, ici, ne sert pas seulement à expliquer, comme aux Açores, le tableau des prix mais cherche à y suppléer (tableau X).

Que nous révèle ce tableau ?

Sur la conjoncture à longue période, absolument rien. Sur la conjoncture à courte période, il nous indique les variations de la récolte et les facteurs qui aggravent ces variations : l'entretien des troupes, l'équipement des flottes, la guerre terrestre et maritime, la spéculation, l'exportation, les besoins de l'Empire. Surtout nous sommes renseignés sur la politique suivie par l'administration, sur les conflits entre les deux autorités, le gouvernement et la municipalité. La loi du 5 juillet

37. AD Angra, Vereações (18 janvier 1653).
38. BN Rio, Cod. 1-2-45, p. 154 : *Embarcações que entrarão* ...
39. Cam. Muni. Lisboa, Prov. Pão 42-3, p. 39 : *Carta do Conde de Miranda* ...
40. *Cf. Kamper* ..., pp. XLVI et suiv.



1553 est placée sous le signe de la collaboration : les prix ne seront taxés que lors d'années de mauvaises récoltes; la taxe variera avec la récolte; elle sera fixée chaque année — et voici l'essentiel — dans une réunion groupant des représentants de la municipalité, des corporations et de la Fazenda royale. A la demande de la municipalité le roi autorise en septembre 1576 l'achat à un Anglais de six navires « de froment, seigle et autres provisions ». Le 20 août 1625, la municipalité demande au roi et en obtiendra l'autorisation d'envoyer chercher du blé au Maroc. Le 6 mars 1631, une nef chargée de blé et qui allait de Séville en Galice s'est arrêtée à Lisbonne. La municipalité obtient du roi l'autorisation de la faire décharger. Le 7 juillet 1644, la municipalité se plaint de ce que, au lieu de fournir son blé à la ville, la région de Lisbonne doit le fournir à l'armée. Le roi accepte de ne pas prendre pour l'armée le blé du Ribatejo. Dans l'Alentejo, la charge de la fourniture sera répartie entre toutes les propriétés proportionnellement à leur revenu.

Parfois au contraire, les conflits sont difficiles à résoudre entre le roi et la ville. Le 2 septembre 1572, le roi interdit d'acheter du blé et de l'apporter à Lisbonne sans la permission de la municipalité d'où il provient. Le 29 décembre 1603, la municipalité demande que pour constituer les flottes on ne saisisse pas les caravelles qui transportent le blé entre le Sado et le Tage. Le 12 août 1630, elle proteste parce que dans l'Alentejo on a laissé partir le blé pour la Castille. Le 6 septembre, elle se plaint de ce qu'on prenne tout le blé pour la flotte à destination de Pernambouc. En 1637 nouvelle plainte : la duchesse de Mantoue qui représente le roi à Lisbonne laisse les *contratadores* des places fortes portugaises du Maroc prendre non seulement le blé vendu au *Terreiro*, le marché aux grains, mais encore celui des entrepôts.

Ces conflits, on les retrouve entre le roi et les autres municipalités. Celle de Porto en 1662 veut empêcher le transport de blé et de maïs vrs Lisbonne. Le 4 novembre, le roi le lui interdit.

Nous sentons de l'hésitation dans les méthodes qui doivent assurer le ravitaillement. Les marchands se plaignent d'être contraints de vendre leur blé trop bon marché en cas de disette — en 1623 par exemple. En 1631 la ville de Lisbonne fait remarquer que si le blé ne quitte pas les campagnes, c'est qu'il y est trop cher. Mais, répond le roi, on ne peut fixer le prix du blé qu'à Lisbonne. C'est en laissant le prix du blé libre, déclare la municipalité en 1651, qu'on attirera le blé étranger. Quand on veut abaisser son prix, le consul de France intervient pour protéger les fournisseurs, ses compatriotes. Et la méthode la plus fréquente d'encouragement aux importations reste la suppression ou la diminution des droits. Les blés qui viennent des îles entrent en franchise. Que ceux qui viennent par mer de l'Algarve jouissent du même privilège, car le transport par terre est trop onéreux (1630). Des mesures analogues sont bientôt prises en faveur de Porto (1635) puis de Setúbal (1643).

Dans l'ensemble, la politique des subsistances est à peu près la même que dans le reste de l'Empire et de l'Europe : assurer la suffisance locale puis régionale; éviter de déséquilibrer production et consommation dans une région par le ravitaillement des armées, des flottes

ou des capitales. Faire appel, pour ces gros mangeurs de farines, aux régions traditionnellement surproductrices, les Açores en premier lieu.

De l'étude qualitative du ravitaillement de Lisbonne, de l'étude des courbes de Madère, des Açores, de Bragance se dégage une allure générale de la conjoncture agricole portugaise. Cette allure est-elle conforme à l'allure de la conjoncture européenne ?

Pour le savoir, on peut rapprocher nos courbes de celle tracée par Beveridge pour l'ensemble de l'Europe occidentale et centrale. Nous retrouvons partout les deux traits communs : la chute autour de 1600 et la poussée autour de 1625, puis après 1630-1640 une dépression qui dure jusqu'en 1680-1690. Dans l'ensemble, à très longue période, la stabilisation. L'étude de la conjoncture portugaise vérifie donc l'étude générale de Beveridge, comme celle de la structure agricole portugaise vérifie, en gros, les idées générales que nous avons sur la vie agraire de l'Europe occidentale à la veille de la Révolution des Plantes[41].

41. Pour l'histoire agraire du Portugal dans la période postérieure, voir Albert Silbert, *Le Portugal méditerranéen*... De nombreux développements sont valables pour notre période.

# APPENDICE

## (I) Les prix dans le District de Bragance de 1570 à 1670

*Memorias archeologico-historicas do districto de Bragança*, tome IV.
Por Francisco Manuel Alves, rector de Baçal.
(en réaux par *alqueire*)

| *Année* | *Blé* | *Seigle* | *Orge* | *Observations* |
|---|---|---|---|---|
| 1565 | 60 | 40 | 30 | |
| 1567 | 45 | 25 | — | |
| 1570 | 60 | 30 | 30 | |
| 1571 | 50 | 30 | 28 | |
| 1572 | 40 | 25 | 20 | |
| 1574 | 80 | 60 | 30 | Pénurie entre Douro et Minho. |
| 1577 | 56 | 40 | 30 | |
| 1579 | 80 | 50 | 36 | |
| 1580 | 54 | 36 | 30 | |
| 1581 | 100 | 75 | 50 | |
| 1582 | 100 | 75 | 50 | |
| 1583 | 80 | 50 | 30 | |
| 1584 | 80 | 50 | 30 | |
| 1585 | 70 | 40 | 35 | |
| 1586 | 75 | 50 | 44 | |
| 1587 | 80 | 60 | 45 | |
| 1588 | 80 | 60 | 50 | |
| 1589 | 80 | 50 | 40 | |
| 1590 | 60 | 40 | 30 | |
| 1591 | 100 | 65 | 50 | |
| 1593 | 70 | 45 | 40 | |
| 1594 | 100 | 70 | 50 | Famine générale au Portugal. |
| 1595 | 100 | 80 | 60 | |
| 1596 | 130 | 110 | 65 | |
| 1597 | 150 | 120 | 80 | Mauvaise récolte pendant l'hiver; gelées néfastes. |
| 1598 | 280 | 240 | 200 | |
| 1600 | 60 | 40 | 40 | |
| 1601 | 70 | 50 | 50 | |
| 1602 | 110 | 90 | — | |
| 1603 | 100 | 60 | 50 | |
| 1605 | 105 | 70 | 70 | |
| 1606 | 140 | 110 | 85 | |
| 1607 | 130 | 100 | 80 | |
| 1608 | 200 | 180 | — | |
| 1610 | 50 | 40 | 40 | |

| *Année* | *Blé* | *Seigle* | *Orge* | *Observations* |
|---|---|---|---|---|
| 1611 | 70 | 60 | 60 | |
| 1613 | 80 | 60 | — | |
| 1614 | 90 | 70 | 60 | |
| 1615 | 150 | 130 | 100 | |
| 1616 | 100 | 80 | 50 | |
| 1617 | 70 | 60 | 50 | |
| 1618 | 75 | 60 | 50 | |
| 1619 | 100 | 80 | 60 | |
| 1620 | 100 | 80 | 60 | |
| 1621 | 130 | 100 | 80 | |
| 1622 | 130 | 100 | 80 | |
| 1623 | 65 | 45 | 45 | |
| 1624 | 55 | 40 | 40 | |
| 1626 | 60 | 48 | 48 | |
| 1627 | 90 | 70 | 70 | |
| 1628 | 100 | 75 | 60 | |
| 1629 | 110 | 80 | 60 | |
| 1630 | 180 | 140 | 90 | Mauvaise récolte. |
| 1637 | 100 | 80 | 70 | |
| 1642 | 50 | 50 | 30 | |
| 1644 | 180 | — | — | |
| 1651 | 100 | 80 | — | |
| 1654 | 100 | 80 | — | |
| 1656 | 160 | 80 | — | |
| 1659 | — | 120 | — | |
| 1681 | — | 240 | — | |
| 1682 | — | 120 | — | |



## (II) Chronologie agricole des Açores

| *Année* | *Evénements* | *Politique suivie* |
|---|---|---|
| 1570 | Pénurie à Terceira [1] | Le roi permet aux marchands d'acheter le blé à condition de revendre à la population au prix fixé par la municipalité [2]. |
| 1571 | Pénurie telle que beaucoup d'habitants pensent quitter Terceira [3]. | La municipalité de São Sebastião met l'*embargo* sur le quart de la récolte comme on le fait en cas de pénurie depuis plus de 50 ans [3]. |
| 1572 | — | Le 5 mai : le roi étend à l'île de São Miguel la mesure prise l'année précédente par la municipalité de São Sebastião. Si dans le délai d'un mois ce blé n'est pas payé au producteur, il peut en disposer, comme du reste. La proportion du quart est nouvelle : jadis c'était, comme sur le continent, le tiers [4]. |
| 1573 | Grande tempête qui abîme les blés [5]. | Liberté donnée aux ecclésiastiques d'exporter du blé des îles (?) [6].<br>Le 26 février : permission est donnée au navire de blé de D.ª Catarina, épouse de D. Francisco de Mello, de quitter les Açores [7]. |
| 1575 | Pénurie (récolte de 1574) [8]. | 10 janvier : les Jésuites sont autorisés à transporter pour leurs besoins tout le blé qu'ils veulent [9]. |

1. Drumond, p. 158.
2. AD Angra, Câmara (1570) : *Treslado duma carta d'El-Rei...*
3. Drummond, p. 160.
4. AD Ponta Delgada, Canto 168 (5 mai 1572) : *Alvará sobre os antigos...*
5. AD Ponta Delgada, Mont'Alverne (1573) : « Houve un grande temporal... »
6. AD Angra, Câmara II (petit format), p. 176 : *Carta de mercê d'El-Rei...*
7. *Arq. dos Açores*, t. VIII, p. 422.
8. Drummond, pp. 165 et 659.
9. Drummond, p. 156 et AD Angra, Câmara I (petit format), 10 janvier 1575 : *Provisão dos padres da Companiha de Jesus em que SM lhes faculta...*

| *Année* | *Evénements* | *Politique suivie* |
|---|---|---|
| | | 2 avril : prix du blé taxé. Exportation interdite. Le blé des impôts restera aux Açores et sera vendu à la population. La Municipalité d'Angra n'obtient pas que les dettes soient remises jusqu'à la prochaine récolte mais le roi permet qu'on examine particulièrement le cas de chaque débiteur [1]. |
| 1576 | — | 30 juin : la municipalité de Velas (île de São Jorge) interdit qu'on sorte de l'île froment, orge, seigle [2]. |
| 1577 | Pénurie, aggravée par une tempête [3]. | 6 juillet et 10 novembre : on prolonge jusqu'à la fête de Notre-Dame, de septembre 1578, la taxe, déjà existante du prix du froment (100 réaux l'*alqueire*) et de l'orge (40 réaux) [4].<br>18 septembre : les habitants de S. Miguel sont dispensés des droits sur le froment, le seigle et le millet jusqu'à la fin de 1578. Ils sont également dispensés de la redizime payable au donataire [5].<br>s.d. : la municipalité d'Angra demande au roi la permission de vendre 400 *moios* de froment à 110 réaux l'*alqueire* [6]. |
| 1578 | La pénurie continue. A Terceira on craint même de manquer de semences pour la nouvelle année, et de voir les habitants quitter le pays [7]. | Le roi maintient le froment à 100 réaux l'*alqueire*. Les 400 *moios* de blé précédents ont été vendus à 110 réaux. Ils appartenaient au roi. Cette vente a été considérée conforme à la taxe car l'écart de 10 réaux avec le prix taxé représente les pertes de *granel*. |

1. Drummond, pp. 165 et 659.
2. Bibl. Horta Silv. Avelar, Câm. das Velas (30 juin 1576): «Foi acordado ...»
3. Drummond, p. 171.
4. AD Angra, Câmara (10 novembre 1577) : *Treslado da provisão ...*
5. AD Ponta Delgada, Canto I 5, p. 17 (18 septembre 1577) : *Provisão de D. Sebastião.*
6. AD Angra, Câmara I (petit format), p. 281 : *Petição da Câmara a El-Rei.*
7. Drummond, p. 178; AD Angra, Câmara I, p. 288 v°.



| *Année* | *Evénements* | *Politique suivie* |
|---|---|---|
| | | Les ports sont fermés. Le blé n'a pas le droit de sortir des communes [1]. |
| 1579 | A São Jorge pénurie [2]. | La municipalité de Velas envoie chercher du blé à Fayal et Graciosa. Pour cela elle fait un emprunt « a risco do povo » (18 janvier). Aucun bateau ne peut quitter l'île sans sa permission (31 janvier) [2]. |
| 1584 | Pénurie [3]. | Le roi interdit l'exportation des céréales sinon d'une île à l'autre. Les municipalités doivent répartir le blé, et acheter d'un coup les stocks nécessaires aux garnisons. Les municipalités de Terceira réunies à São Sebastião avec le Gouverneur et le *corregidor* taxent le prix du froment à 6 000 réaux. Le blé pour la garnison sera payé à Lisbonne « por letras seguras » [4]. |
| 1585 | Pénurie [5]. | L'interdiction d'exportation est maintenue [5]. |
| 1586 | Pénurie. Le manque de bétail a limité les semailles l'automne précédent [6]. | — |
| 1589 | Pénurie [7]. | — |
| 1590 | Pénurie, due au dérangement des saisons mais aussi aux préparatifs de guerre depuis 1585 [8]. | 13 août : les municipalités de Terceira réunies à São Sebastião avec le Gouverneur et le *corregidor* taxent le blé à 100 réaux l'*alqueire* [8]. |

1. Drummond, p. 178; AD Angra, Câmara I, p. 288 v°.
2. Bibl. Horta, etc. (janvier 1579).
3. Drummond, p. 366.
4. Drummond, p. 366.
5. *Arq. dos Açores,* t. II, pp. 107-126.
6. Drummond, p. 371; Bibl. Horta, etc. (1er février).
7. *Arq. dos Açores,* t. V, pp. 95-96.
8. Drummond, p. 381.

| *Année* | *Evénements* | *Politique suivie* |
|---|---|---|
| | | La municipalité de Velas a importé 80 à 100 *moios* de blé[1]. |
| 1595 | — | Septembre : le roi fixe le prix du froment à 70 réaux l'*alqueire*[2]. |
| 1592 | Pénurie. Les marchands de grains profitent de la misère. Le pastel tend, à São Miguel, à remplacer le blé[3]. | — |
| 1593 | Disette grave. | A Velas : prix du blé fixé à 170 réaux l'*alqueire.* Il en vient un peu de Fayal : d'Angra arrive une caravelle avec millet, haricots et *cuscus.* On redoute que des navires ennemis viennent chercher du ravitaillement. On place des vigies pour observer les signaux par feux faits de Fayal[4]. A Terceira : la présence d'une garnison rend le ravitaillement encore plus difficile. Le blé, en août, est taxé à 120 réaux l'*alqueire,* alors qu'on l'a vendu jusqu'à 400 réaux[5]. |
| 1594 1595 1596 | Bonnes récoltes alors que le Portugal continental connaît la pénurie[5]. | — |
| 1597 | Pénurie[6]. | A Terceira le blé est taxé à 120 réaux l'*alqueire*[6]. |
| 1598 | Pénurie[7]. | — |

1. Bibl. Horta, etc. (1591).
2. Drummond, p. 383.
3. *Arq. dos Açores,* t. II, p. 309.
4. Bibl. Horta, etc. (mai-juin 1593).
5. Drummond, pp. 384 et 386.
6. Drummond, p. 390.
7. Macedo, t. I, p. 114.



| *Année* | *Evénements* | *Politique suivie* |
|---|---|---|
| 1599 | Pénurie. Peste à Terceira : d'Angra se répand à Praia : dure jusqu'en janvier 1600. 7 000 morts[1]. | — |
| 1600 | Pénurie à São Jorge[2]. | 8 juillet : la municipalité de Velas interdit l'exportation de froment, orge et seigle[2]. |
| 1603 | — | Le roi interdit l'exportation des blés hors des îles ou le transport entre les îles avant que chaque île (population, garnison et semences) soit pourvue. Les municipalités demandent et obtiennent que l'inventaire doit être fait entre le 15 juillet et le 15 août et que passé ce délai les producteurs peuvent faire de leur blé ce qu'ils veulent. Sinon la mauvaise saison arrive et il est trop tard pour l'exporter[3]. |
| 1606 | Pénurie à Fayal. Corsaires[4]. | A Angra : Manoel do Canto de Castro obtient l'autorisation du roi d'embarquer son blé, à condition d'en laisser un tiers au Terreiro[5]. |
| 1607 | Pénurie à Fayal. Corsaires[4]. | — |
| 1608 | Pénurie à Fayal. Corsaires[4]. | — |
| 1613 | Pénurie[6]. | — |

1. Macedo, t. I, p. 114.
2. Bibl. Horta, etc. (8 juillet 1600).
3. Drummond, p. 411; AD Angra, Câmara II (petit format), p. 211 v°.
4. Macedo, t. I, p. 119.
5. AD Angra, Câmara II (petit format), 31 janvier 1606; *Cf.* AD Ponta Delgada, Canto XII, p. 279.
6. Drummond, p. 427.

| *Année* | *Evénements* | *Politique suivie* |
|---|---|---|
| 1614 | A Fayal les terres sont fatiguées. Elles manquent d'engrais. Le maïs qu'on commence à utiliser a peut-être aidé l'épuisement du sol[1]. Droits sur denrées venus des Açores :<br>A Lisbonne :<br>98 200 réaux de 172 *moios* de blé et 10 *quarteirolas* de vin[2]. | — |
| 1615 | Mêmes droits :<br>58 150 réaux de 107 *moios* de blé et 10 *moios* d'orge[2]. | — |
| 1616 | Mêmes droits :<br>163 440 réaux de 337 *moios* de blé[2]. | — |
| 1617 | Mêmes droits :<br>111 250 réaux de 101 *moios* de blé et 2 d'orge[2]. | — |
| 1618 | Mêmes droits :<br>248 660 réaux de 479 *moios* de blé, 150 d'orge, 1 de fèves et 3 de lupin[3]. | — |

1. Macedo, t. I, p. 121.
2. Simancas, SP 1 474 m, pp. 59-62 (28 janvier 1621) : *Cons.ª do C.º U.º*.
3. Id., *bidi.*



| *Année* | *Evénements* | *Politique suivie* |
|---|---|---|
| 1619 | Mêmes droits :<br>48 275 réaux de 103 *moios* de blé et 19 d'orge[1]. | — |
| 1621 | — | Les droits précédents sont abolis. On estime que dans les bonnes années les Açores peuvent exporter en blé :<br>São Miguel : plus de 3 500 *moios*<br>Terceira : » 2 500 »<br>Graciosa : » 1 000 »<br>Fayal : » 800 »<br>S.ta Maria : » 400 »<br>Total : » 8 200 »<br>alors que Pico et São Jorge doivent en importer.<br>Dans les années moyennes ces 8 200 *moios* se réduisent à 4 000 ou 5 000[1]. |
| 1625 | — | Les Açores fournissent du blé pour le ravitaillement de la flotte du Brésil[2]. |
| 1630 | — | 8 août : les froments et orges venant des Açores sont exemptés de droits pendant deux ans[3]. |
| 1633 | Troubles à São Miguel à l'occasion du départ de blé pour Lisbonne[4]. | 6 avril : le roi décide que les municipalités ne doivent pas délivrer de licences de transport de blé sans demander avis au Gouverneur[4]. |

1. Simancas, SP 1 474 m, pp. 59-62 (28 janvier 1621), *Cons.ª do C.º U.º*.
2. AHU, Bahia II (28 mai - 5 juin, 29 oct. 1625) : *Capitulos de cartas régias.*
3. *Coll. Chron.*, p. 181 (8 août 1630).
4. *Coll. Chron.*, p. 308 (6 avril 1633).

| *Année* | *Evénements* | *Politique suivie* |
|---|---|---|
| 1635 | — | Selon une provision royale, le blé des îles doit payer la *dizima*[1]. Le 19 mai à Ponta Delgada : liberté du prix du blé[2]. |
| 1636 | — | 27 novembre : on accorde à un Anglais la permission de transporter 400 *moios* de blé des Açores à Lisbonne pour le ravitaillement de la ville et du Brésil[3]. |
| 1641 | Pénurie[4]. | 9 avril : on permet à un Portugais d'aller vendre du sel aux Açores et d'y acheter du blé[5]. 17 juin : le roi dispense de droits l'orge des Açores entrant à la douane de Lisbonne[6]. |
| 1643 | 13 février : une lettre d'un juge signale au roi les troubles qui accompagnent le départ de blé de Santa Maria[7]. | — |
| 1645 | — | 3 novembre : le blé des Açores importé au Portugal doit payer la *dizima*[8]. |
| 1646 | — | 20 janvier : le froment qui vient d'Outre-Mer est dispensé de droits[9]. 10 septembre : la mesure précédente est étendue au seigle et à l'orge, pour 5 ans[10]. |

1. Simancas, SP 1 577 m, p. 4 v° : *Provisão [del Rei] para o pão...*
2. AD Ponta Delgada, *Vereações* (19 mai 1635).
3. AHU, Açores I (27 nov. 1636) : *Requerimento do Inglês...*
4. AHU, Açores I (1er juin 1641) : *Cons.a do C.o U.o; cf. Arq. dos Açores*, t. X, p. 227.
5. AHU, Açores I (9 avril 1641) : *Requerimento de Gonçalo Rodrigues.*
6. Alf. Lisboa, Extractos V, p. 127 : *Alvará de S.M.*
7. AHU, Açores I (13 février 1643) : *Carta de Luís Gonçalves...*
8. Alf. Lisboa, Extractos I, p. 28 : *Que os moradores da Ilha...*
9. Alf. Lisboa, Extractos VI, p. 110 : *Alvará de 20 de janeiro de 1646...*
10. Alf. Lisboa, Extractos VI, p. 106 : *Alvará de S.M. de 10 de set. 1646.*



| *Année* | *Evénements* | *Politique suivie* |
|---|---|---|
| 1647 | Janvier : tempêtes et tremblements de terre (5 le 12 janvier : le dernier très fort). Printemps : trop sec. Fin mai : pluies trop fortes qui font pousser les mauvaises herbes. 9 et 29 juin; 4 juillet : tremblements de terre. D'où disette (heureusement il y a du vin et de la viande et beaucoup de poisson). Le maïs devient à Terceira une culture courante. Les agriculteurs font des dettes et vendent leurs trains de labour et bêtes de labour[2]. | 25 mai 1647 : renouvellement de l'exemption des droits sur les blés d'Outre-Mer[1]. |
| 1648 | Pénurie à Terceira[3]. 400 *moios* de blé qui devaient venir du Nord de l'Europe à Angra ne sont pas arrivés[3]. | 16 avril : la municipalité d'Angra fait venir du blé de Graciosa et autres îles « de baixo »[3]. 27 juin : la municipalité de Ponta Delgada (île de São Miguel) interdit l'exportation de denrées alimentaires[4]. |
| 1649 | Pirates. Très bonne récolte[5]. | 27 mars : à cause de la pénurie des années précédentes la municipalité de Praia (île Terceira) taxe le prix du froment à 140 réaux l'*alqueire*[6]. |

1. *Coll. Chron.*, p. 64 (25 mai 1647).
2. Maldonado, p. 146 v°; Drummond, p. 93; Macedo, t. I, p. 164.
3. Angra, Câmara : Acordões (16 avril 1648).
4. AD Ponta Delgada, Vereações (27 juin 1648).
5. Drummond, pp. 98-99.

| Année | Evénements | Politique suivie |
|---|---|---|
| 1669 | — | 26 juin : un *alvará* oblige tous les navires qui chargent du blé aux Açores à charger 20 *moios* pour le compte des habitants pour 100 *moios* chargés par les marchands. Preuve que les récoltes sont meilleures [1]. |

1. AD Angra, Câmara (26 juin 1669) : *Registo do alvará*...



**(III) Prix du blé aux Açores**

*Arquivo dos Açores*, t. I, pp. 524-535 (70) *

| Année | *Prix du* moio (*en réaux*) | | |
|---|---|---|---|
| 1567 ............ | 5 400 | ............ 4 800 à 6 000 | |
| 1568 ............ | 4 600 | ............ 3 000 à 4 200 | 4 480 |
| 1569 ............ | 3 750 | ............ 3 300 à 4 200 | |
| 1570 ............ | 5 100 | ............ 4 200 à 6 000 | |
| 1571 ............ | 5 100 | ............ 4 200 à 6 000 | |
| 1572 ............ | 5 100 | ............ 4 200 à 6 000 | |
| 1573 ............ | 4 500 | ............ 4 200 à 4 800 | |
| 1574 ............ | 5 100 | ............ 4 200 à 6 000 | 6 015 |
| 1575 ............ | 12 700 | ............ 7 500 à 18 000 | |
| 1576 ............ | 6 000 | | |
| 1577 ............ | 6 000 | | |
| 1578 ............ | 6 000 | | |
| 1579 ............ | 4 500 | ............ 3 000 à 6 000 | |
| 1580 ............ | 3 000 | | |
| 1581 ............ | 3 500 | ............ 3 000 à 4 000 | |
| 1582 ............ | 6 000 | | |
| 1583 ............ | 6 500 | ............ 6 000 à 7 200 | |
| 1584 ............ | 6 000 | | 5 960 |
| 1585 ............ | 6 000 | | |
| 1586 ............ | 6 000 | | |
| 1587 ............ | 9 000 | ............ 6 000 à 12 000 | |
| 1588 ............ | 7 500 | ............ 6 000 à 9 000 | |
| 1589 ............ | 6 000 | | |
| * 1590 ............ | manque | | |

* Prix du blé à São Miguel où on cultivait les blés suivants : Anafil, Barbella, Tremez, Canoco, Pelado, « degenerando o Anafil em Barbella, no segundo ano de cultura ». *Cf. Saudades da Terra*, t. IV, chap. V et P. I. F. Ferreira Lapa, *Memória sobre os trigos portugueses*, dans *Mem. Acad. Sc. Lisboa*, t. III, 2e partie, 1861, pp. 1-161. Selon celui-ci (p. 52) la production des Açores aurait été, en 1569, de 12 000 *moios* de froment; en 1580, de 18 000 *moios* de froment. Ici les prix sont extraits de *Saudades da Terra*, jusqu'en 1589 inclus; *Agricultor Michaelense*, t. I, p. 133 et suiv. (1844), d'après « Livros d'Assentos da Santa Casa da Misericórdia » et les « Livros da Câmara de Ponta Delgada ». Les prix marqués d'un astérisque sont extraits de *Livro Velho* do Tombo da Câmara de Ponta Delgada (p. 307); *Autos, execuções judiciaes, escripturas de quitação* et « outros documentos authenticos », selon l'*Arq. dos Açores*. Dans la série hétérogène qui suit, beaucoup de prix nous sont donnés par les copies de documents conservées à l'Arquivo Distrital de Ponta Delgada et faites sur des registres par l'érudit Ernesto do Canto.

| *Année* | *Prix du* moio *(en réaux)* | |
|---|---|---|
| * 1591 ............ | 6 000 | |
| * 1592 ............ | 9 000 | |
| * 1593 ............ | 9 000 | |
| * 1594 ............ | 5 400 | 7 200 |
| * 1595 ............ | 4 800 | |
| * 1596 ............ | 7 200 | |
| * 1597 ............ | 7 200 | |
| * 1598 ............ | 7 200 | |
| * 1599 ............ | 7 200 | |
| 1600 ............ | 7 200 | |
| 1601 ............ | manque | |
| 1602 ............ | » | |
| 1603 ............ | » | |
| 1604 ............ | » | 6 375 |
| 1605 ............ | » | |
| 1606 ............ | » | |
| 1607 ............ | 6 300 | |
| 1608 ............ | 6 000 | |
| 1609 ............ | 6 600 | |
| * 1610 ............ | 7 200 | |
| 1611 ............ | manque | |
| 1612 ............ | » | |
| 1613 ............ | 6 000 | |
| 1614 ............ | 6 000 | 6 125 |
| 1615 ............ | 5 800 | |
| * 1616 ............ | 6 000 | |
| * 1617 ............ | 6 000 | |
| * 1618 ............ | 6 000 | |
| * 1619 ............ | 6 000 | |
| * 1620 ............ | 6 000 | |
| * 1621 ............ | 6 000 | |
| 1622 ............ | 5 700 | 5 400 à 6 000 |
| * 1623 ............ | 4 200 | |
| * 1624 ............ | 4 200 | 5 265 |
| * 1625 ............ | 3 600 | |
| * 1626 ............ | 4 200 | |
| * 1627 ............ | 6 000 | |
| * 1628 ............ | 6 000 | |
| 1629 ............ | 6 750 | 4 500 à 9 000 |
| 1630 ............ | 7 000 | 5 000 à 9 000 |
| 1631 ............ | manque | |
| 1632 ............ | » | |



| *Année* | *Prix du* moio *(en réaux)* | |
|---|---|---|
| 1633 ............ | » | |
| 1634 ............ | » | 6 333 |
| * 1635 ............ | 6 000 | |
| 1636 ............ | 6 000 | |
| 1637 ............ | manque | |
| 1638 ............ | » | |
| 1639 ............ | » | |
| 1640 ............ | » | |
| 1641 ............ | » | |
| 1642 ............ | » | |
| 1643 ............ | » | |
| 1644 ............ | 6 500 | 6 250 |
| 1645 ............ | manque | |
| 1646 ............ | » | |
| 1647 ............ | 6 000 | |
| 1648 ............ | manque | |
| 1649 ............ | » | |
| 1650 ............ | » | |
| 1651 ............ | 8 400 | |
| 1652 ............ | 6 800 | |
| 1653 ............ | 7 800 | 7 200 à 8 400 |
| 1654 ............ | manque | 7 400 |
| 1655 ............ | » | |
| 1656 ............ | » | |
| 1657 ............ | » | |
| 1658 ............ | » | |
| 1659 ............ | 6 600 | |
| 1660 ............ | 6 600 | |
| 1661 ............ | 7 200 | |
| 1662 ............ | 8 400 | |
| 1663 ............ | 7 200 | 7 500 |
| 1664 ............ | 7 200 | |
| 1665 ............ | 8 400 | |
| 1666 ............ | 7 800 | |
| 1667 ............ | 7 200 | |
| 1668 ............ | 8 400 | |
| 1669 ............ | 6 600 | |
| 1670 ............ | 6 000 | |
| 1671 ............ | 4 800 | 4 800 à 7 200 |
| 1672 ............ | 6 000 | |
| 1673 ............ | 4 800 | |
| | | 6 620 |

### (IV) Série supplémentaire

Prix du froment rassemblés au hasard des archives
(en réaux par *moio*)

| *Année* | *Mois* | *Lieu* | *Prix* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1570 | — | São Sebastião (Terceira) | 4 000 | — | (1) |
| 1577 | — | | 6 000 | Prix taxé. | (2) |
| 1578 | — | Açores | 6 600 | Prix libre. | (3) |
| 1579 | — | Ponta Delgada | 6 000 | | |
| 1580 | — | » | 3 000 | | |
| 1581 | — | » | 6 000 | | |
| 1582 | — | » | 6 000 | | |
| | | | 6 000 | Prix certifiées par le « liquidateur ». | (4) |
| 1583 | — | » | | | |
| 1584 | — | » | 8 400 | | |
| 1585 | — | » | 6 000 | | |
| 1586 | — | » | 6 000 | Prix confirmés par des témoignages. | (5) |
| 1587 | — | » | 12 000 | — | |
| | | | 7 200 | Prix jurés par le Comptable António de Matos à Ponta Delgada le 24 juillet 1600. | (6) |
| 1588 | — | » | 12 000 | — | |
| | | | 7 200 | — | |
| 1589 | — | » | 6 000 | — | |
| | | | 4 800 | — | |
| 1590 | — | » | 6 000 | — | |
| 1591 | — | » | 10 200 | Septembre : 4 200 par décision du roi. | (7) |
| | | | 9 000 | — | |
| 1592 | — | » | 9 000 | — | (8) |
| | | | 9 600 | — | |
| 1593 | — | » | 6 000 | — | |

1. Drumond., p. 158.
2. AD Angra, Câmara (10 novembre 1577) .
3. AD Angra, Câmara I (petit format), p. 281; Drummond, p. 178.
4. AD Ponta Delgada, Canto 1-2, p. 166.
5. AD Ponta Delgada, Canto I-2, p. 165.
6. AD Ponta Delgada, Canto I-2, p. 172.
7. Drumond, p. 383.
8. AD Ponta Delgada, Canto II-2.



| *Année* | *Mois* | *Lieu* | *Prix* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|
| | mai | | | 8 mai : 10 200 à Velas (prix taxé) | (9) |
| | | | | 24 000 à Terceira (prix libre maximum) | (10) |
| | | | 5 400 | — | |
| 1594 | — | » | 6 000 | — | |
| | | | 4 800 | — | |
| 1595 | — | » | 12 000 | — | |
| | | | 9 000 | — | (11) |
| 1596 | — | São Sebastião (Terceira) | 7 200 | Prix taxé pour Terceira. | (12) |
| | | Ponta Delgada | 7 800 | — | (13) |
| 1597 | — | São Sebastião (Terceira) | 7 200 | Prix taxé pour Terceira. | (14) |
| 1598 | — | Ponta Delgada | 12 000 | — | (15) |
| 1601 | — | Terceira | 1 585 | Blé donné au Clergé. | (16) |
| 1602 | — | » | 1 650 | Blé donné au Clergé. | (16) |
| 1604 | — | » | 6 000 | — | (17) |
| | févr. | Ribeira Grande (São Miguel) | 4 800 | — | (18) |
| 1606 | — | Ponta Delgada | 5 600 | Pour payer les dîmes de 1605. | (19) |
| 1610 | — | » | 7 200 | | |
| 1611 | — | » | 4 800 | | |
| 1612 | — | » | 6 000 | | |
| 1613 | — | » | 6 000 | — | (20) |
| 1614 | — | » | 5 400 | | |
| 1615 | — | » | 6 000 | | |

9. Bibl. Horta Silv. Avelar, Câm. das Velas.
10. Drummond, p. 386.
11. AD Ponta Delgada, Canto II-2.
12. Drummond, p. 386.
13. AD Ponta Delgada, Canto II-2.
14. Drummond, p. 390.
15. AD Ponta Delgada, Canto II-2.
16. Maldonado, p. 175 v°.
17. Maldonado, p. 179 (en marge).
18. AD Ponta Delgada, Canto I-5.
19. AD Ponta Delgada, Canto I-5.
20. AD Ponta Delgada Canto I-3, p. 138.

| *Année* | *Mois* | *Lieu* | *Prix* | *Observations* | | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1616 | — | » | 6 000 | 6 000 | | |
| 1617 | — | » | 5 400 | 6 000 | | |
| 1618 | — | » | 4 800 | 6 000 | | |
| 1619 | — | » | 4 800 | 6 000 | | |
| 1620 | — | » | 4 200 | 6 000 | | |
| 1621 | — | » | 6 000 | 6 000 | | (21) |
| 1622 | — | » | 4 800 | 6 000 | | |
| 1623 | — | » | 3 600 | 4 200 | Canto I-2, p. 172 | |
| 1624 | — | » | 4 200 | 4 200 | | |
| 1625 | — | » | 3 600 | 3 600 | | |
| 1626 | — | » | 4 200 | 4 200 | | |
| 1627 | — | » | 6 000 | 6 000 | | |
| 1628 | — | » | 6 000 | 6 000 | | |
| 1629 | — | » | 4 800 | 9 000 | | |
| 1630 | — | » | 6 000 | 9 000 | | |
| 1631 | — | » | 7 200 | — | | |
| 1632 | mars | » | 8 400 | Prix homologué. | | (22) |
| 1634 | avril | » | 7 200 | Prix homologué. | | (23) |
| 1635 | mars | » | 6 000 | Prix homologué. | | (24) |
| 1642 | août | Terceira | 6 000 | Prix payé par la garnison. | | (25) |
| 1643 | févr. | Açores | 6 000 | — | | (26) |
| 1647 | déc. | Terceira | 15 000 | — | | (27) |
| 1648 | mars | » | 24 000 | — | | (27) |
| 1649 | — | » | 8 400 | — | | (28) |
| 1663 | mars | Ponta Delgada | 7 200 | Prix homologué. | | (29) |
| 1670 | mars | » | 7 200 | Prix homologué. | | (30) |

21. AD Ponta Delgada, Canto I-3, p. 138.
22. AD Ponta Delgada, Vereações (7 mars).
23. AD Ponta Delgada, Vereações, (8 avril).
24. AD Ponta Delgada, Vereações (31 mars).
25. *Arq. dos Açores*, t. VI, pp. 319-326.
26. AHU, Açores I (13 février 1643) : Lettre du *juiz de fora* de l'île S. Miguel.
27. Maldonado, p. 146 v°.
28. Ddummond, p.. 98-99.
29. AD Ponta Delgada, Vereações (10 mars).
30. AD Ponta Delgada, Vereações (15 mars).

## (V) Prix du Blé à Madère (en réaux par *alqueire*)

Prix : en réaux
Origine : selon la lettre
Disette : 280 D

Qualité : 280 * : en sac
280 ° : en vrac
280 Δ : en farine

280 + : anafil; 280 ++ : de Berbérie
§ : « fora » (venu de l'extérieur)
s.d. : sans date

a : Açores
b : Canaries
c : Angleterre
d : Ecosse
e : France
f : Allemagne
g : Flandres
h : Madère
i : Porto Santo
j : Portugal
k : Cap Vert

| *Date* | *Janv.* | *Fév.* | *Mars* | *Avr.* | *Mai* | *Juin* | *Juill.* | *Août* | *Sept.* | *Oct.* | *Nov.* | *Déc.* | *S.D.* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1597 | - | 280$^{g}$ | 280$^{g}$ | - | 220 D | 140 D$^{i}$ | 280 D$^{b}$ | D | 250 D$^{b}$ | 220$^{a}$ | 300 D$^{b}$ | 270$^{a}$ | - |
| - | - | - | 260$^{g}$ | - | - | 200$^{a}$ | - | - | - | 250$^{a}$ | 280 § | 300 | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 260$^{a}$ | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 240$^{a}$ | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 280$^{b}$ | - | - | - |
| 1599 | 240$^{g}$ | 270$^{a}$ | - | - | - | 240$^{b}$ | - | - | 210$^{b}$ | - | 280$^{a}$ | 230$^{be}$ | - |
| - | 260$^{g}$ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 220$^{a}$ | - | - |
| 1600 | - | 230$^{g}$ | 260 Δ$^{g}$ | 210$^{b}$ | 160 | 120$^{de}$ | - | 140$^{b}$ | 140$^{b}$ | 150$^{b}$ | 160 | 180$^{b}$ | - |
| - | - | 220$^{e}$ | 220 | 200$^{b}$ | 140$^{d}$ | 130 | - | - | - | 160 | 170$^{b}$ | - | - |
| - | - | 240$^{g}$ | - | 140$^{e}$ | 150 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1603 | - | - | - | 130 Δ | - | 120$^{b}$ | - | - | 140$^{a}$ | 140$^{a}$ | - | - | - |
| - | - | - | - | 270 | - | - | - | - | 135 | 200$^{b}$ | - | - | - |
| - | - | - | - | 220$^{g}$ | - | - | - | - | 90$^{b}$ | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 200 § | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 190$^{eg}$ | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1604 | 150 | - | 160$^{e}$ | 180$^{e}$ | 200 Δ$^{b}$ | 180$^{i}$ | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | 140$^{b}$ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | 220$^{b}$ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | 190 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1605 | - | - | - | - | - | - | - | - | 170$^{a}$ | 180$^{a}$ | 180$^{a}$ | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | 150$^{a}$ | 170$^{a}$ | 120$^{h}$ | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 170 | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 160$^{a}$ | - | - |
| 1606 | 160$^{a}$ | - | 180$^{c}$ | 120 | - | 130$^{a}$ | - | 160$^{a}$ | - | - | 160$^{a}$ | 190$^{a}$ | - |
| - | 200 | - | 160$^{c}$ | - | - | - | - | 140$^{c}$ | - | - | 150 | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 200$^{b}$ | - | - |
| 1607 | 165$^{a}$ | 200 | - | - | - | - | - | - | - | 200$^{e}$ | - | - | - |
| - | 170$^{a}$ | - | - | - | - | - | - | - | - | 180$^{e}$ | - | - | - |

| Date | Janv. | Fév. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juill. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | S.D. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1609 | 170 | 150 [g] | 160 | 130 | 170 | 140 [e] | 140 [e] | - | 170 [e] | - | - | - | - |
| - | 160 [eg] | 160 [e] | 140 [g] | 150 [a] | 160 [g] | 120 [g] | - | - | 160 [ac] | - | - | - | - |
| - | 150 | - | 180 Δ | - | 150 § | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | 140 [a] | - | 130 | - | 140 § | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1610 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 160 [g] | 160 | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 130 [e] | - | - | - |
| 1611 | 140 *[oe] | 320 | 120 [c] | 110 | 120 [e] | - | 140 D | - | - | 130 | 120 [h] | - | - |
| - | - | (I) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | 150 *[e] | 130 [g] | 110 [c] | 120 | - | - | - | - | - | 150 | - | - | - |
| - | 120 [c] | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | 160 [e] | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | 110 [e] | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1613 | - | - | 200 [e] | 180 [e] | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1614 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 100 [h] |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | (II) |
| 1615 | 140 [h] | 150 [a] | 180 [b] | - | 180 [e] | - | 180 [b] | 180 D[b] | - | 140 [a] | - | - | - |
| - | - | 160 | 150 [a] | - | - | - | - | - | - | 200 [h] | - | - | - |
| - | - | 180 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | (III) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1616 | - | - | - | - | - | - | - | D | - | - | - | - | - |
| 1617 | - | 180 [a] | - | 260 [g] | 220 [k] | 140 [k] | - | - | 120 [g] | 160 [ab] | 150 [b] | 160 [f] | - |
| - | - | - | - | 300 [e] | 260 [b] | 220 [b] | - | - | 140 [b] | 150 [a] | 100 [a] | - | - |
| - | - | - | - | 180 [e] | - | - | - | - | 160 [a] | 180 | - | - | - |
| - | - | - | - | 230 [j] | - | - | - | - | 180 [g] | 170 [b] | - | - | - |
| 1618 | 180 [e] | 160 [e] | 180 [b] | 180 [b] | 180 [b] | - | 200 [e] | 170 [b] | 134 [b] | 130 [a] | 160 [f] | - | - |
| - | 190 [b] | 180 [b] | - | 200 [b] | - | - | 140 [a] | 180 [b] | 140 [ab] | 120 [a] | 150 [b] | - | - |
| - | - | - | - | 150 [a] | - | - | - | - | 150 * | 140 [ab] | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 340 [a] | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 160 Δ[a] | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 150 [a] | - | - | - |
| 1619 | 180 [ab] | 180 | - | 150 | - | - | 160 [i] | - | - | 160 [a] | - | - | - |
| - | 160 [a] | 360 | - | 180 | - | - | - | - | - | 150 [a] | - | - | - |
| - | - | (IV) | - | - | - | - | - | - | - | 140 | - | - | - |
| 1620 | 120 [a] | 180 | - | 160 | 140 [a] | 140 | - | 150 [b] | - | 130 | 130 | 140 [c] | - |

(I) = « grãos brancos ». (II) = R. de Azevedo, *Saudades da Terra*. (III) = « muito bom ». (IV) = « grãos brancos ».

| Date | Janv. | Fév. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juill. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | S.D. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| - | 170 [e] | 120 | - | - | 150 *[a] | 120 [a] | - | - | - | 140 [a] | 160 | 150 | - |
| - | 180 [e] | 140 [a] | - | - | 130 [ae] | - | - | - | - | 150 | 150 | - | - |
| - | - | 145 | - | - | 180 | - | - | - | - | 140 | - | - | - |
| - | - | 160 [a] | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1623 | 200 [b] | 200 [b] | 190 [e] | 160 [a] | 180 | 180 *[e] | 160 [b] | 160 [b] | - | 130 [a] | 150 [b] | - | - |
| - | 220 [b] | - | - | 150 [a] | 200 [b] | 150 [a] | - | - | - | 180 | 140 [a] | - | - |
| - | 180 *[a] | - | - | 190 [b] | - | - | - | - | - | 150 [b] | 130 [b] | - | - |
| - | 160 [oa] | - | - | 200 [b] | - | - | - | - | - | 120 [a] | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 140 [ab] | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 110 [a] | - | - | - |
| 1624 | - | - | - | - | - | - | 120 [a] | 100 *[a] | - | - | 100 [b] | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | 150 [b] | 130 ++[b] | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | 140 [b] | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | 130 [b] | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | 110 [a] | - | - | - | - | - | - |
| 1625 | 80 [a] | 100 [a] | 80 [a] | 90 [a] | 140 [b] | 130 D[b] | 140 D[a] | - | - | 130 [b] | - | 120 *[a] | - |
| - | - | - | - | - | - | - | (I) | - | - | - | - | - | - |
| - | 160 + | 120 [b] | 90 [a] | 120 [b] | - | 110 [a] | 130 D[a] | - | - | 110 [a] | - | 100 [a] | - |
| - | - | - | - | - | - | - | (II) | - | - | - | - | - | - |
| - | 140 [b] | 130 [b] | 100 [a] | - | - | - | 100 D | - | - | 80 [a] | - | 130 [a] | - |
| - | 100 | 90 [a] | 110 [a] | - | - | - | 150 D[b] | - | - | 120 [a] | - | 150 [h] | - |
| - | 120 [a] | - | 130 | - | - | - | 120 D[a] | - | - | 60 [a] | - | - | - |
| 1626 | 120 [a] | - | 100 [a] | 220 + | 200 + | 150 [a] | 160 [a] | 140 [a] | 140 [a] | 200 [h] | 150 [a] | 200 +[b] | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | (III) | - | - | - | - |
| - | 110 [a] | - | 130 [a] | - | 150 *[a] | 160 [oa] | 100 [a] | 150 [oa] | 110 [a] | 180 [a] | 160 [a] | 150 [a] | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | (IV) | - | - | - | - |
| - | 100 [a] | - | 160 [h] | - | 180 *[a] | - | - | - | - | 160 [a] | - | 160 [a] | - |
| - | - | - | (V) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | 150 *[a] | - | 160 [oa] | - | - | - | - | - | - | 120 [a] | - |
| - | - | - | 140 [a] | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1627 | 150 | - | 180 [a] | 160 ++ | 200 *[a] | 150 [a] | 150 [a] | - | - | 200 [h] | 150 [h] | - | - |
| - | 180 ++[a] | - | - | - | 160 [oa] | 180 | 180 *[e] | - | - | 160 [a] | 180 [ae] | - | - |
| - | - | - | - | - | 180 *[a] | 160 [o] | 170 *[e] | - | 160 *[a] | - | - | - | - |
| 1629 | - | 250 [b] | 250 [b] | - | - | - | 200 [b] | 220 [b] | 240 [b] | 200 [a] | - | - | - |
| - | - | 220 [f] | - | - | - | - | - | - | - | 220 [b] | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 170 [b] | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 240 [b] | - | - | - |

(I) = « novo ». (II) = « velho ». (III) = « novo ». (IV) = « velho ». (V) = « misturado ».

| Date | Janv. | Fév. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juill. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | S.D. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1631 | 280 [b] | 280 * | 280 [a] | 350 D[a] | - | 260 [a] | 280 [b] | 300 [b] | 300 [b] | 260 [a] | 320 | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | 260 [b] | 280 [b] | 260 [b] | 300 [a] | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | 250 [b] | 260 [b] | - | 320 [a] | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | 350 [b] | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | 320 + | - | - | - | - | - | - |
| 1632 | 420 Δ[j] | - | 360 | - | 200 [c] | 200 [cd] | 160 [c] | 200 | - | - | 200 [c] | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | (I) | - | - | - | - | - |
| - | - | - | 400 [c] | - | 280 [c] | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | (IV) | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | 120 [c] | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | 320 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | 300 [c] | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1634 | 130 [b] | - | - | 120 Δ[a] | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | (II) | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1635 | 160 [a] | - | 240 | - | - | - | - | - | - | 320 [a] | - | - | - |
| 1637 | 240 | 240 [a] | 220 [a] | 220 [b] | 200 [b] | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | 220 [a] | 280 [a] | 240 [a] | 190 [b] | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 210 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1638 | - | 160 | - | 190 [b] | 180 [ab] | 140 [a] | 170 | 160 [b] | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 180 *[ab] | 160 [o] | 200 ++ | 150 [b] | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | 140 [o*a] | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | 190 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1640 | - | - | - | 160 [a] | 160 | 160 [a] | - | - | - | 150 [a] | - | - | - |
| - | - | - | - | 170 | - | - | - | - | - | 160 [b] | - | - | - |
| - | - | - | - | (III) | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 220 + | - | - | - | - | - | 110 ++ | - | - | - |
| - | - | - | - | 200 ++ | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1641 | 160 ++[b] | 160 [b] | - | - | 200 + | 140 | - | - | - | 140 [a] | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | (IV) | - | - | - |
| - | 150 *[a] | - | - | - | 150 Δ[a] | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1642 | - | 180 [a] | 200 [c] | 180 | - | 220 ++ | - | D | - | 180 [a] | - | - | - |
| - | - | - | 240 [h] | 160 [a] | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1643 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 190 [h] |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | (V) |

(I) = « grãos brancos ». (II) = Levant. (III) = « pellado ». (IV) = « novo ». (V) = ANTT, Funchal, nº 146.

| Date | Janv. | Fév. | Mars | Avr. | Mai | Juin | Juill. | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | S.D. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1644 | - | - | - | - | - | D | D | - | - | D | - | - | - |
| 1647 | - | - | - | - | - | - | - | 300 D[e] | 300 D[e] | 300 D[e] | 300 D[e] | - | - |
| 1648 | D | D | - | - | D | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1649 | - | - | - | - | - | D | - | - | - | - | - | - | - |
| 1650 | - | - | - | 450 D[e] | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 480 [e] | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1651 | - | - | - | - | - | 360 [a] | - | - | - | - | - | - | - |
| 1653 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 200 [b] |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 240 [b] |
| 1656 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 220 [a] | 160 | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 240 [a] | 260 [h] | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 140 | 240 [a] | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 200 | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | (I) | - | - |
| 1657 | - | - | 240 [a] | - | 240 [a] | 240 [a] | - | - | - | - | 240 | - | - |
| - | - | - | - | - | 220 [a] | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1658 | - | - | - | - | - | - | - | - | 200 § | 240 D[a] | - | - | - |
| 1661 | - | - | - | - | - | - | D | - | - | - | - | - | - |
| 1662 | - | - | - | 320 D | D | 280 [a] | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 360 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1664 | - | - | - | 240 [f] | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | (II) | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1667 | - | - | - | - | - | 300 [f] | - | - | - | - | - | - | - |
| 1668 | - | - | 240 | - | - | - | 190 D | - | - | - | - | 230 | - |
| 1669 | - | - | - | - | 280 | 240 | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | 300 [h] | 220 | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | 200 [o] | - | - | - | - | - | - | - |

(I) = « velho ». (II) = « Amburg avarolla ».

## (VI) Prix du seigle et de l'orge à Madère

(prix maxima de chaque mois; prix homologués)
(en réaux par *alqueire*)

| *Année* | *Mois* | *Seigle* | *Orge* |
|---|---|---|---|
| 1597 | janvier | 180 | — |
| | mars | 180 | — |
| | mai | 170 | — |
| | septembre | 200 | 130 |
| | novembre | — | 300 |
| | décembre | 200 | — |
| 1599 | janvier | 160 | — |
| | février | 200 | — |
| 1600 | janvier | 200 | — |
| | février | 180 | — |
| | avril | 120 | — |
| | mai | 120 | — |
| | octobre | 120 | — |
| 1603 | avril | 150 | — |
| | septembre | — | 80 |
| | octobre | 120 | — |
| | décembre | 150 | — |
| 1605 | mars | 120 | — |
| | avril | 120 | — |
| | mai | 120 | 80 |
| | juin | 100 | — |
| | août | 90 | — |
| 1606 | janvier | 140 | — |
| | février | — | 80 |
| | mars | 110 | — |
| | mai | — | 80 |
| | juin | 80 | — |
| | août | 90 | — |
| 1610 | janvier | 100 | — |
| | mars | 110 | — |
| | avril | 100 | — |
| | mai | 110 | — |
| | juin | 110 | — |
| | août | 100 | — |
| | septembre | 120 | — |
| | octobre | 120 | — |
| 1611 | janvier | 100 | 60 |
| | février | 80 | — |



| *Année* | *Mois* | *Seigle* | *Orge* |
|---|---|---|---|
| | mars | 80 | — |
| | avril | 100 | — |
| | juillet | 100 | — |
| 1616 | mai | — | 90 |
| | octobre | 110 | — |
| 1617 | avril | 150 | — |
| | septembre | — | 70 |
| 1618 | octobre | 100 | 60 |
| | novembre | 120 | — |
| | décembre | — | 60 |
| 1619 | janvier | 110 | — |
| | février | — | 80 |
| | avril | — | 70 |
| | mai | 110 | — |
| | octobre | 100 | — |
| 1620 | janvier | 100 | — |
| | février | 120 | 80 |
| | avril | 110 | — |
| | juin | 110 | 70 |
| | août | 100 | — |
| | novembre | 100 | — |
| 1623 | février | 130 | — |
| | mars | 130 | — |
| 1625 | janvier | — | 60 |
| | octobre | 80 | — |
| | décembre | 100 | — |
| 1627 | juin | 140 | — |
| | novembre | 130 | — |
| 1629 | février | 160 | — |
| 1632 | mars | 280 | — |
| | avril | 200 | — |
| | mai | 180 | — |
| | juin | 120 | — |
| 1637 | avril | 140 | — |
| 1642 | février | — | 80 |
| 1654 | juillet | — | 70 |
| 1668 | août | 150 | — |
| | décembre | 170 | — |
| 1669 | mai | 160 | — |
| | juin | 150 | — |

## (VII) Facteurs de la conjoncture à Madère

| *Années* | *Evénements et législation* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1572 | Les navires frétés à Madère pour aller chercher du blé ailleurs, spécialement aux Açores, doivent verser une caution et emporter un certificat prouvant qu'ils ont payé cette caution et qu'ils rapporteront le blé à Madère. S'applique même aux navires qui ne sont pas madérois. | (1) |
| 1581 | Renouvellement de la provision précédente. | (2) |
| 1582 | Renouvellement de la provision précédente. | |
| 1587 | Pénurie.<br>Interdiction de fabriquer du biscuit, et d'exporter la nourriture de l'île. | (3)<br>(4) |
| 1587 | Pénurie. Mauvaise récolte dans l'île et sur le Continent. Aggravée par les navires qui vont au Brésil et emportent du ravitaillement. Ces exportations sont désormais interdites. | (5) |
| 1600 | Renouvellement de la provision de 1572. | (6) |
| 1610 | La municipalité rappelle que le prix homologué par elle ne peut plus être modifié par décision unilatérale du marchand. | (7) |
| 1620 | Renouvellement de la provision de 1572. Le blé pour les soldats doit être payé comptant. Madère produit 3 mois de blé par an. | (8) |
| 1621<br>1622 | Renouvellement de la provision de 1572. | (9) |

1. AD Funchal, Maço D. Sebastião (nov. 1572); *cf.* Joel Serrão, *Sobre o trigo* ...
2. AD Funchal, T. III, p. 149 v° (1581).
3. AD Funchal, Tombo Velho, p. 161.
4. AD Funchal, Posturas.
5. AD Funchal, Vereações (8 octobre 1597).
6. Joel Serrão, *Sobre o trigo* ...
7. AD Funchal, Vereações (12 octobre 1610).
8. AD Funchal, Câmara V, p. 250; *cf.* Joel Serrão, *Sobre o trigo* ...
9. Joel Serrão, *Sobre o trigo* ...



| *Années* | *Evénements et législation* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1623 | Disette. | (10) |
| 1624 | En juillet la municipalité note que les navires de blé ne viennent pas à cause de la guerre. | (11) |
| 1625 | 18 juin : on manque de blé aux Canaries. A Madère il n'y a plus que 4 mois de blé. On envoie deux bateaux en chercher aux Açores.<br>19 juillet : pénurie, car les commerçants étrangers, surtout les flamands ne viennent plus. | (12)<br>(13) |
| 1626 | 7 octobre : à Funchal : obligation de déclarer tout blé importé à la municipalité. La fabrication du biscuit est interdite à domicile et permise seulement à la biscuiterie qui a payé une caution à la municipalité. | (14) |
| 1634 | 19 juillet : La municipalité de Funchal demande aux marchands d'envoyer deux navires chercher du blé aux Açores. | (15) |
| 1642 | Pénurie. | (16) |
| 1647 | Pénurie. | (17) |
| 1650 | Avril : Ile encerclée par les pirates. | (18) |
| 1653 | 13 septembre : on rappele l'interdiction pour les particuliers de fabriquer du biscuit.<br>26 septembre : l'exportation des blé, orge, seigle, rappelle-t-on, est interdite. | (19)<br>(20) |

10. AD Funchal, Vereações (9 février).
11. AD Funchal, Vereações (13 juillet 1624).
12. AD Funchal, Vereações.
13. AD Funchal, Vereações.
14. AD Funchal, Vereações.
15. AD Funchal, Vereações.
16. AD Funchal, Vereações (17 mai).
17. AD Funchal, Vereações (30 septembre).
18. AD Funchal, Vereações (23 avril).
19. AD Funchal, Vereações.
20. AD Funchal, Vereações.

| *Années* | *Evénements et législation* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1658 | Pénurie. On envoie 2 caravelles chercher du blé aux Açores. | (21) |
| 1662 | 5 février : *alvará* permettant aux Madérois de charger à São Miguel, chaque année, deux navires de blé. | (22) |

21. AD Funchal, Vereações (5 et 8 octobre).
22. AD Ponta Delgada, Câmara II, f. 28 v°.



**(VII) Année 1631 : Bateaux de blé entrés à Lisbonne**

| *Mois* | *Navires* | *Origine* | *Quantité* | *Unité* | *Qualité* |
|---|---|---|---|---|---|
| janvier | 12 fr. | Açores | 1 595 | *moios* | blé |
| | 3 castill. | Castille | 2 700 | *fanegas* | » |
| février | 2 fr. | Açores | 180 | *moios* | » |
| | 1 all. | Allemagne | 280 | *moios* | » |
| mars | 1 fr. | France | 111 | *moios* | » |
| | 1 all. | Allemagne | 292 | *moios* | » |
| | 4 castill. | Castille | 4 780 | *fanegas* | » |
| avril | 1 fr. | France | 240 | *moios* | » |
| | 9 castill. | Castille | 15 950 | *fanegas* | » |
| mai | 10 fr. | Açores | 1 276 | *moios* | » |
| | 3 all. | Allemagne | 1 124 | *moios* | » |
| | 11 castll. | Castille | 14 215 | *fanegas* | » |
| juin | 4 fr. | Açores | 350 | *moios* | » |
| | 4 all. | Allemagne | 428 | *moios* | » |
| | 4 castill. | Castille | 4 311 | *fanegas* | » |
| juillet | 1 fr. | Açores | 120 | *moios* | » |
| | 2 all. | Allemagne | 736 | *moios* | » |
| | 2 castill. | Castille | 5 300 | *fanegas* | » |
| août | 2 fr. | Açores | 220 | *moios* | » |
| | 1 all. | Allemagne | 32 | *moios* | » |
| | 4 castill. | Castille | 11 463 | *fanegas* | » |
| septembre | 7 fr. | Açores | 963 | *moios* | » |
| | 6 castill. | Castille | 3 390 | *fanegas* | » |
| octobre | 17 fr. | Açores | 2 334 | *moios* | » |
| | 2 all. | Allemagne | 956 | *moios* | blé et seigle |
| | 3 castill. | Castille | 8 960 | *fanegas* | blé |
| novembre | 5 fr. | Açores | 1 305 | *moios* | » |
| | 4 castill. | Castille | 5 500 | *fanegas* | » |
| décembre | 2 fr. | Açores | 90 | *moios* | » |
| | 5 all. | Allemagne | 2 532 | *moios* | » |
| | 3 angl. | | | | |
| | 8 castill. | Castille | 9 260 | *fanegas* | » |

Total : navires français .................. 8 783 *moios*
» alemands .............. 6 380 *moios*
» castillans .............. 90 829 *fanegas*

## (IX) Prix du blé à Lisbonne

(en réaux par *alqueire*)

| *Date* | *Froment* | *Seigle* | *Orge* | Milho | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1600-1650 | 460 | — | — | — | (1) |
| 1622, juin | — | 180 | — | — | (2) |
| 1623, début | 320 | 250 | — | — | (3) |
| 1628 / 1629 | 320 à 400 | — | — | — | (4) |
| 1631 | 550 à 800 | — | — | — | (5) |
| 1632, sept. | 112 | — | — | — | (6) |
| 1632, nov. | 220 | — | — | 150 | (7) |
| 1636, juill. | 260 à 280 | — | — | — | (8) |
| 1638, déc. | 240 | — | — | — | (9) |
| 1642, fév. | 200 | — | — | — | (10) |
| | 210 | — | | | |
| 1644, juin | 160 | | 80 | — | (11) |
| 1644, juill. | 280 | — | 120 | — | (12) |
| 1650, nov. | 1 *cruz.* (du pays) | — | | | |
| | 340 (importé) | | | | |
| | 380 (*palinha*) | | 240 | 220 | (13) |
| 1651, janv. | 440 (du pays) | 280 | 240 | 240 | (14) |
| | 340 (importé) | 280 | | | |
| | 380 (*palinha*) | | | | |
| 1662 | — | — | 200 | — | (15) |
| 1667, janv. | 92 réaux l'*exeque* | — | — | — | (16) |
| 1668, sept. | 200 | — | — | — | (17) |

1. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 265.
2. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 39.
3. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 45.
4. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 353-354.
5. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 430.
6. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 528.
7. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 547.
8. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 201-203 (dans l'Alentejo).
9. AHU, Reino VIII (4 décembre).
10. AHU, Reino XI (11 et 18 février).
11. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 549-550.
12. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 549-550.
13. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 256.
14. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 265 (prix taxé).
15. *Elem. Lisboa*, t. VI, p. 332.
16. AHU, Angola VII (1 janvier).
17. *Elem. Lisboa*, t. VII, p. 65.



## (X) Facteurs de la conjoncture à Lisbonne

| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1553 | 3 juillet : loi de la taxation des prix : n'a lieu que les années de mauvaises récoltes; variable selon la récolte; porte sur le blé, le seigle, l'orge, le millet; la décision sera prise chaque année dans une réunion groupant des représentants de la Municipalité, des Corporations et de la *Fazenda* royale. | (1) |
| 1563 | Mesures contre les accapareurs. | (2) |
| 1571 | 9 septembre : le roi interdit la saisie de tout blé acheté par un particulier muni d'une autorisation de la Municipalité. | (3) |
| 1572 | 2 novembre : le roi interdit d'acheter du blé et de l'apporter à Lisbonne sans la permission de la Municipalité où on achète le blé. | (4) |
| 1573 | 2 mars : deux juges sont envoyés à travers le royaume pour enquêter sur les accapareurs. Pénurie. Le roi a l'intention d'unifier les mesures de blé pour tout le royaume. | (5) |
| | 3 mars : juridiction est donnée aux officiers municipaux (*vereadores*) de Lisbonne pour juger les accapareurs dans un rayon de 10 lieus autour de Lisbonne et sur le Tage jusqu'à Abrantès. | (6) |
| 1575 | 21 septembre : le roi demande à la Municipalité de laisser sortir 100 *moios* de blé pour le village de Caminha. Le blé ne manque pas. | (7) |

1. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 331 n.
2. *Legislação Antiga*, t. IX, p. 106.
3. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão II, p. 188.
4. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão II, p. 179.
5. *Elem. Lisboa*, t. I, p. 588.
6. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão II, p. 203.
7. *Elem. Lisboa*, t. I, p. 593.

| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1576 | 2 mars : pénurie dans la région d'Alcobaça; aussi autorise-t-on deux marchands à y transporter de Lisbonne 100 *moios* de froment et de seigle. | (8) |
| 1576 | Vers septembre : pénurie générale. A la demande de la Municipalité le roi autorise l'achat à un Anglais de 6 navires de froment, seigle et autres provisions. | (9) |
| 1578 | avril : tous les navires venus apporter du blé à Lisbonne sont saisis par le roi Sébastien pour son expédition au Maroc. | (10) |
| 1579 | 20 et 21 décembre : le roi demande à la Municipalité de donner toutes les facilités au *contratador* pour le ravitaillement de la flotte de l'Inde et des places fortes d'Afrique.<br>Les importateurs de blé, seigle ou orge de Lisbonne peuvent vendre ces denrées ailleurs sans tomber sous le coup de la loi contre les regrattiers. | (11)<br>(12) |
| 1579-1580 | Octobre 1579 à mai 1580 : 1 500 bateaux bretons et anglais remplis de blé sont entrés à Lisbonne. | (13) |
| 1581 | 21 avril : du blé destiné aux flottes du Pérou et venu de Santo André, le roi a fait décharger 25 000 *fanegas* pour ravitailler Lisbonne. | (14) |
| 1583 | 27 janvier : les Etats Généraux des Provinces Unies bloquent les bateaux partant d'Anvers et des ports de Zélande vers le Portugal, l'Andalousie, etc.... | (15) |

8. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão II, p. 212.
9. *Elem. Lisboa,* t. I, p. 601.
10. *Kamper*, p. XLVII.
11. *Elem. Lisboa,* t. I, p. 267.
12. *Elem. Lisboa,* t. I, p. 617.
13. *Kamper*, p. XVLII.
14. *Elem. Lisboa,* t. II, pp. 15-16 n.
15. Res. Stat. Gen. IV, p. 334.



| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1586 | Pénurie entre Douro et Minho.<br>1er juillet : le roi autorise la Municipalité à faire fouetter et exposer au pilori les fraudeurs en poids et mesures pour les denrées alimentaires. | (16)<br>(17) |
| 1596 | 15 juillet : le roi permet d'importer à Lisbonne du blé ou de l'orge de l'Estremadura espagnole, pendant 50 jours. Trajet : Badajoz, Zugar de Valuerde y Albuquerque et le Tage, le blé étant embarqué à Alcantara. | (18) |
| 1596 | Les navires allemands et français qui transportent la moitié de leur cargaison en blé pourront entrer librement dans les ports portugais. | (19) |
| 1597 | Pénurie.<br>3 mars : le roi a autorisé l'importation de blé castillan.<br>3 novembre : le roi a autorisé l'importation de blé d'Aragon (60 000 *fanegas*), transporté en bateau sur l'Ebre et par mer. La récolte a été bonne en Aragon. | <br>(20)<br>(21) |
| 1598 | Février : pénurie.<br>Vers cette époque, semble-t-il, on se plaint que les étrangers, et en particulier les Flamands ne passent plus par les marchands portugais pour vendre leur blé et s'entendent entre eux pour faire monter les prix. | (22)<br>(23) |

16. Simancas, SP 1 550 m (11 janvier).
17. *Elem. Lisboa,* t. II, p. 54.
18. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 11 et *Elem. Lisboa,* t. II, p. 91.
19. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 21 et *Elem. Lisboa,* t. II, pp. 92-93.
20. *Elem. Lisboa,* t. II, pp. 95 n. et 99.
21. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 26.
22. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 27.
23. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 30.

| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1603 | 29 décembre : la Municipalité demande que pour constituer les flottes on ne saisisse pas les caravelles qui transportent le blé entre le Sado et le Tage. | (24) |
| 1610 | Réglementation municipale (*posturas*) : les boulangères ne donnant pas aux pains le poids réglementaire, on décide que la peine du fouet sera appliquée aux boulangères qui vendent le pain hors des lieux désignés à cet effet — elle sera appliquée aussi à ceux qui vendent céréales, farine, viande, hors des lieux désignés à cet effet. | (25) |
| 1621-1622 | Pénurie.<br>On obtient ⅛ des récoltes normales. Les agriculteurs empruntent beaucoup. Tous les cantons du royaume comptent sur Lisbonne pour les ravitailler. On peut craindre la peste. La cherté des vivres augmente avec la présence des marins et soldats des flottes espagnole et française, qui représentent plus de 14 000 hommes qui hivernent ici. Le général des galères de France a besoin de 250 *moios* par mois. Les navires étrangers ne viennent plus parce qu'ils ont été trop les victimes d'extorsions de l'administration et obligés de verser une caution comme quoi ils s'engagent à ne pas vendre dans « les pays de contrebande » les marchandises qu'ils emportent d'ici en échange des blés. Enfin le général des galères de France paie les navires étrangers à Bordeaux. Aussi ces navires n'achètent rien au Portugal pour prendre la place des 250 *moios* qu'ils lui vendent.<br>Mai : à Porto il ne reste que 15 *moios* de froment sans seigle ni maïs. Le transport de Porto coûte 650 réaux par *moio* de blé. Mais Lisbonne a pu faire venir de Porto 1 bateau avec 84 *moios* de seigle. | (26)<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>(27) |

24. *Elem. Lisboa*, t. II, pp. 140-141.
25. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 165 n.
26. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 31, 36, 37, 62.
27. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 39.



| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| | 23 novembre : la Municipalité s'étant plainte au roi de la situation, le roi répond : pour 1623, ce qui vient des îles sera dispensé de la *dizima* à la douane. On ne demandera pas de caution aux Français, mais seulement un versement provisoire. Aux Hollandais, le trafic restera toujours interdit. | (28) |
| 1623 | 8 février : le biscuit pour les flottes sera préparé en Andalousie; sinon on fera venir pour l'y fabriquer, du blé de Sicile et d'Oran à Lisbonne. | (29) |
| 1623 | 9 mars : le marchand João Aires se plaint d'avoir été obligé de vendre son blé trop bon marché lors de la dernire disette. Il a pu vendre le blé à 320 raéux l'*alqueire* et le seigle à 250 réaux. Il aurait voulu 500 réaux pour le blé. | (30) |
| 1624 | Pénurie. | (31) |
| 1625 | Pénurie.<br>25 août : pas de réserves. Peu d'espoir qu'il en vienne. Malgré cela, les *contratadores* des places d'Afrique prennent le blé qui arrive dans les caravelles d'Alcácer ou d'ailleurs. Il y a deux jours ils on emporté deux caravelles entières. On croyait encore, il est vrai, que la récolte serait meilleure qu'elle ne l'est en réalité.<br>26 décembre : les habitants des îles sont dispensés de droits pour le blé qu'ils apportent à Lisbonne pendant l'année 1626. | <br>(32)<br><br><br><br><br><br><br><br>(33) |

28. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 33 n.
29. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 44 et *Elem. Lisboa*, t. III, t. 59.
30. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 45 et *Elem. Lisboa*, t. III, p. 68 n.
31. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 121.
32. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 218 et 218 n.
33. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 222.

| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1626 | février-mars : fortes pluies : on craint qu'elles ne compromettent la récolte.<br>12 octobre : la Municipalité se préoccupe des vexations faites dans l'Alentejo aux personnes obligées d'apporter du blé à Lisbonne. | (34)<br>(35) |
| 1627 | 26 janvier : les blés qui viennent des Açores ou du Portugal continental à Lisbonne sont exemptés de droits pendant 5 ans.<br>Confirmé le 10 juin 1627 et le 6 septembre 1630.<br>11 septembre : il ne reste au Terreiro que 800 *moios* de blé. On n'en attend pas de l'extérieur. | (36)<br>(37)<br>(38) |
| 1628 | Pénurie.<br>10 août : le roi demande à la municipalité de créer un grenier (*celeiro*) pour y mettre chaque année 30 000 *cruzados* de blé pour la soudure. Que ceux qui sont obligés d'apporter du blé à Lisbonne le fassent dans les délais exigés, et qu'on le contrôle. | (39)<br>(40) |
| 1629 | 26 mars : pour l'approvisionnement des flottes le roi compte sur les blés d'Allemagne et de Pologne. | (41) |
| 1630 | Pénurie.<br>29 juin : le roi déclare que les marchands feront venir du blé d'Allemagne, de Sicile et de France.<br>8 août : rappel de la décision du 26 janvier 1726. Etendue à l'orge. Il faut prendre toutes les mesures nécessaires, dit le roi, pour éviter la pénurie. On a besoin de blé pour la flotte de secours de Pernambouc. | (42)<br>(43) |

34. *Coll. Chron.*, p. 169 (3 mars 1626).
35. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 47.
36. *Coll. Chron.*, p. 171.
37. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 365.
38. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 48 et *Elem. Lisboa*, t. III, p. 270.
39. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 50.
40. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 292-293 n.
41. Simancas, SP 1 552 m, p. 27 v°.
42. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 346.
43. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 356 et Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 62.



| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1630 | 12 août : la Municipalité proteste parce que dans l'Alentejo on a laissé le blé partir pour la Castille.<br>30 août : le roi doit écrire, déclare la Municipalité, à l'Ambassadeur ordinaire d'Allemagne, pour qu'il fasse venir des bateaux de blé. On le paiera en poivre. On a commandé du blé en Andalousie, en Sicile, en Oranie. Les marchands ont promis d'en faire venir beaucoup des îles et un peu de France. Le roi doit permettre qu'on aille chercher du blé à Fedala, Anafé et Safi. Pour faciliter son achat, il faut permettre d'échanger contre lui des cuirs, de la cire et d'autres produits qui ne soient pas des marchandises de prise. Qu'on envoie aussi des commissaires dans tout le royaume pour qu'ils fassent expédier à Lisbonne une partie des blés conservés dans les greniers. | (44)<br>(45) |
| 1630 | 20 août : le gouvernement est d'accord mais il demande qu'on envoie de préférence en Berbérie des navires portugais. Le blé est abondant en Algarve et en Berbérie.<br>27 août : le blé qu'on a commandé dans l'Alentejo pour le ravitaillement des flottes a été embarqué à Alcácer do Sal. Il s'agit de 500 *moios*. On en fait venir aussi d'Estemadura et d'Andalousie.<br>31 août : si le blé de l'Algarve, qui est abondant, ne vient pas à Lisbonne c'est parce que par mer il est obligé de payer des droits. Qu'on suspende ces droits comme pour les îles, demande la Municipalité. Car le transport par terre est trop coûteux. | <br>(46)<br>(47) |

44. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 358.
45. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 65.
46. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 363 et 364.
47. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 365.

| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| | 6 septembre : Lisbonne manque de blé, dit la Municipalité, parce que pour le ravitaillement de la « Flotte de Pernambouc » on saisit le blé, on ferme les greniers, on arrête les transports. On a mis véritablement en état de siège les cantons de Beja, Serpa, Moura, Beringel, Ferreira, Torrão et Alvito qui ravitaillent, d'ordinaire, Lisbonne. | (48) |
| | 26 octobre : le blé est bon marché dans l'Alentejo et cher à Lisbonne; mais la Municipalité est hostile à l'idée de taxer son prix. | (49) |
| | 29 octobre : la Municipalité décide d'acheter une grande quantité (pour 4 000 *cruzados*) de maïs dans la région du Mondego : c'est la nourriture des pauvres. Le trésorier de la Casa da India se procure des lingots d'argent à Séville, pour acheter du blé. | (50) |
| 1631 | Pénurie, sauf dans le canton de Coïmbre, l'Estremadura, le canton de Castelo Branco et la région de l'Alentejo. | |
| | 10 janvier : le roi permet d'acheter du blé, même en terre ennemie, et de le transporter dans n'importe quels navires, même de contrebande, sauf hollandais. | (51) |
| | 6 mars : une nef chargée de blé, allant de Séville en Galice s'est arrêtée à Lisbonne. La Municipalité veut la faire décharger. Le roi accepte. | (52) |
| | Un représentant de Lisbonne envoyé à Beja achète, avec licence de la Municipalité de cette ville, 82 *moios*. Mais à cause du ravitaillement de la flotte de Pernambouc, il ne peut en acheter plus et il ne peut même pas prendre possession des 82 *moios*. Or le blé abonde à Beja : un | (53) |

48. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 369 et 386 n.
49. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 105.
50. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 383 et 389.
51. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 94.
52. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 413.
53. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 413-415.



| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| | particulier a 140 *moios*, un autre 60 et le *silo* communal 150, et l'impôt du tiers a donné plus de 350 *moios*. | |
| | 10 mars : la Municipalité demande que l'on n'arrête pas une nef et deux *cetias* qui sont à l'Arrábida. | (54) |
| | 14 mars : le roi autorise l'envoi de Lisbonne de 50 000 *fanegas* de blé d'Andalousie. | (55) |
| | 15 mars : bien que ce soit en principe interdit, la Municipalité demande l'autorisation de faire venir 1 000 *moios* des cantons de Coïmbre, Montemor et Aveiro. | (56) |
| | 27 mars : la municipalité demande qu'on autorise les navires holandais à apporter du blé et à charger du sel. | (57) |
| | 1er avril : la Municipalité achète 1 000 *cruzados* de maïs (*milho*) pour les pauvres. Que le roi laisse sortir du blé des cantons de Leiria et d'Estremoz. | (58) |
| | Si le blé ne vient pas à Lisbonne, dit la Municipalité, c'est qu'il est trop cher dans les campagnes. Il faut que la différence de prix vaille la peine du transport. Le roi réond qu'on ne peut que fixer le prix de Lisbonne. | (59) |
| | 5 avril : mesures pour éviter les fraudes au « Terreiro do Pão ». | (60) |
| | 7 avril : mesures contre la marché noir. | (61) |
| 1632 | Pénurie. Le blé du Nord ne vient pas. Le roi ordonne un recensement annuel du blé. La Municipalité réclame l'entrée de 5 000 *moios* de blé. | (62) |

54. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 99.
55. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 100.
56. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 101 et *Elem. Lisboa*, t. III, p. 418.
57. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 104.
58. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, pp. 107 et 108.
59. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 109 et *Elem. Lisboa*, t. III, p. 423.
60. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 117.
61. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 119.
62. Câm. Munic. Lisboa, Prov. III, p. 126.

| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| | 20 octobre : le roi confirme l'autorisation donnée aux Hollandais d'apporter du blé à Lisbonne. Le blé hollandais est déjà arrivé. | (63) |
| 1633 | Abondance.<br>11 mai : interdiction d'importer du blé de Hollande.<br>14 décembre : les Hollandais ont demandé à entrer du blé au Portugal. | <br>(64)<br>(65) |
| 1634 | 6 avril : les Anglais ont demandé à entrer du blé de Berbérie au Portugal sans sortir d'argent du royaume. | (66) |
| 1635 | Pénurie (sécheresse).<br>11 juillet : le roi autorise exceptionnellement 2 navires hollandais à vendre leur blé — du blé sicilien — à Lisbonne. | (67)<br>(68) |
| 1635 | juillet-août : on achète, on saisit même des blés français, napolitains, siciliens et du Nord. La franchise des droits sur les blés des îles est prolongée de 5 ans.<br>6 septembre : pétition de João Hals, marchand hollandais : les pays du Nord et en particulier l'Angleterre, n'ont pas assez de blé pour en exporter. Il faut faire appel aux blés du Levant et de l'Archipel et permettre aux navires hollandais « artilhados mercantilmente », de les transporter.<br>7 octobre : suppression des droits sur les blés venant du royaume et entrant à Porto. | (69)<br>(70)<br>(71) |

63. *Coll. Chron.*, pp. 251 et 243.
64. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 563.
64. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 548.
66. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 33-34.
67. *Elem. Lisboa*, tt. IV, pp. 126 et 158.
68. Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III( p. 131 et *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 137.
69. AHU, Reino VIII (24 et 28 juillet); et Câm. Munic. Lisboa, Prov. Pão III, p. 130.
70. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 142-143 n.
71. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 149.



| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| | 29 octobre : le roi fait fabriquer des biscuits pour la flotte de l'Inde avec le blé arrivé à Abrantes, de Castille par le Tage (200 *moios*).<br>13 novembre : 12 navires étrangers obtiennent l'autorisation d'introduire leur blé à Lisbonne.<br>23 novembre : les Allemands réclament la liberté du commerce du blé.<br>29 novembre : la Municipalité achète 200 *moios* de blé à Abraham Molerens contre du poivre. | (72)<br>(73)<br>(74)<br>(75) |
| 1636 | Pénurie.<br>19 janvier : les étrangers installés au Portugal accaparent le blé, constate le Conseil de la *Fazenda*.<br>février-juin : mesures diverses pour réglementer la vente du blé. | <br>(76)<br>(77) |
| 1637 | Pénurie.<br>Les *contratadores* des places d'Afrique, appuyés par le vice-roi, duchesse de Mantoue, prennent non seulement le blé vendu au Terreiro, mais celui des entrepôts. | (78)<br>(79) |
| 1641 | Pénurie.<br>18 mai : la Municipalité demande au roi d'empêcher les villes de l'Alentejo de laisser venir le blé à Lisbonne, et d'obliger les nobles de Lisbonne à livrer leurs stocks. | <br>(80) |

72. AHU, Reino VIII (29 octobre 1635).
73. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 158.
74. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 169-172.
75. AHU, Reino VIII.
76. AHU, Reino VIII.
77. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 177.
78. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 193.
79. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 260.
80. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 421.

| Année | Evénements et politique suivie | Sources |
|---|---|---|
| 1642 | Gros efforts pour ravitailler la flotte en biscuit. On fait venir du blé de France, car on ne peut en faire venir suffisamment de l'Alentejo. A Angra on construit exprès deux moulins. | (81) |
| 1643 | 22 mars : exemption des droits sur les blés qui entrent à Setúbal, venant du royaume, pour 5 ans. Pénurie de blé à Setúbal. | (83) |
| 1644 | 11 avril : 600 *moios* de blé appartenant à la *Fazenda* sont chargés à Ponta Delgada pour Lisbonne. | (84) |
| | 7 juillet : la Municipalité se plaint : en principe, à 10 ou 15 lieues autour de Lisbonne, on ne peut prendre de blé pour d'autres régions, sans licence d'elle-même. Or on vient d'interdire l'envoi de blé de cette zone à Lisbonne, pour le ravitaillement de l'armée. Les prix ont monté. Il faut fixer les besoins de l'armée et répartir la charge qu'il représentent entre tous les cultivateurs du royaume. | (85) |
| | Le roi accepte de ne pas prendre le blé du Ribatejo pour l'armée. Dans l'Alentejo, la charge de la fourniture sera répartie entre toutes les propriétés proportionnellement à leur revenu. | |
| 1644 | 14 juillet : la Municipalité demande que le roi fixe exactement la quantité de blé et d'orge dont l'armée a besoin. Elle pense que pour 2 000 rations il faut :<br>Ribatejo : 1 625 *moios* de blé<br>» : 1 625 » d'orge<br>Alentejo : 1 625 » de blé<br>» : 1 625 » d'orge<br>Au total : 6 500 » de grain | (86) |

81. AHU, Reino II (16 et 18 février 1642) et AD Angra, Tombo da Câmara (1-8 août).
83. *Coll. Chron.*, p. 202.
84. AD Ponta Delgada, Canto I-5, p. 86.
85. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 549-550.
86. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 552.



| Année | Evénements et politique suivie | Sources |
|---|---|---|
| | 2 août : l'armée, dans le Ribatejo, ne prendra que le ¼ de l'orge, pour la cavalerie. | (87) |
| | 4 octobre : mesures contre les accapareurs. | (88) |
| 1646-1647 | Pénurie. | |
| | Renouvellement des franchises des blés entrant des îles au Portugal. | (89) |
| | Plaintes contre les accapareurs. | (90) |
| | Le représentant de la France apprend que les Portugais vont demander à son roi des autorisations de sortir du blé de France. | (91) |
| | 19 novembre : dans les entrepôts il n'y a plus que 50 *moios* de froment et 1 488 de seigle, maïs et orge. | (92) |
| 1648 | Au début pénurie. | |
| | 8 janvier : un habitant de Barcelos propose d'aller, avec 40 hommes et 60 000 *cruzados*, chercher du blé entre Douro et Minho, dans le Trás-os-Montes et la Beira. Appuyée par la Municipalité, sa proposition est acceptée par le roi. | (93) |
| | 29 août : on ne peut embarquer du blé ou de la farine sans une licence de la Municipalité. | (94) |
| 1648 | 20 novembre : la récolte a été bonne, entre Douro et Minho, dans la Beira et le Trás-os-Montes. La Municipalité demande au roi que seuls les marchands portugais munis d'une licence délivrée par elle puissent y embarquer du blé. | (95) |
| 1649 | 24 septembre : rappel de la loi du 4 octobre 1644 contre l'accaparement. | (96) |

87. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 552.
88. *Coll. Chron.*, p. 253.
89. *Legislação Antiga*, pp. 260-261.
90. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 82.
91. Aff. Etr., Corr. Pol. Port. III, p. 14.
92. *Elem. Lisboa*, t. V, pp. 96-99.
93. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 100.
94. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 127.
95. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 136.
96. *Coll. Chron.*, p. 50.

| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1650 | Pénurie. | |
| | 9 août : la Municipalité charge des financiers d'acheter du blé entre Douro et Minho et dans la Beira pour nourrir tout le monde qui doit arriver à Lisbonne. | (97) |
| | 17 novembre : les financiers ont fait de l'accaparement. On commet un juge à leur surveillance. | (98) |
| 1651 | Pénurie. | |
| | 28 janvier : la Municipalité se refuse, selon la coutume, à taxer le prix du blé, pour attirer les blés étrangers. Il y a huit jours, dès qu'on a voulu abaisser son prix, le consul de France est intervenu. | (99) |
| | 7 juillet : beaucoup de gens demandent droit de cité (*carta de vizinhança*) pour pouvoir accaparer du blé : désormais ils devront déposer 100 *moios* de blé de caution. | (100) |
| | 11 août : le roi demande qu'on taxe le prix du blé. | (101) |
| | 20 octobre : mesures prises par le roi contre l'accaparement. | (102) |
| 1651 | 10 novembre : la Municipalité, pour remédier à la disette, propose au roi les moyens suivants :<br>1. faire cultiver toutes les terres;<br>2. écrire aux Cités Hanséatiques qu'elles envoient du blé; obliger à apporter du blé si on veut du sel;<br>3. par les *dizimos*, faire chaque année le recensement de la récolte;<br>4. obliger toutes les villes à faire vendre le blé sur leur place publique; | (103) |

97. *Elem. Lisboa,* t. V, pp. 216-217.
98. *Elem. Lisboa,* t. V, p. 256.
99. *Elem. Lisboa,* t. V, pp. 266-267.
100. *Elem. Lisboa,* t. V, p. 306.
101. *Coll. Chron.*, p. 86.
102. *Coll. Chron.*, p. 88.
103. *Elem. Lisboa,* t. V, pp. 328-333.



| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| | 5. obliger les *contratadores* (armée, places d'Afrique) et la Compagnie générale, à se ravitailler seulement aux Açores et hors du royaume;<br>6. fixer tous les 3 ans le prix du blé pour les 4 cantons (on excluera Algarve et Estremadura). Mais empêcher l'accaparement : car dans ce cas, comme l'expérience l'a montré, la taxe du prix crée la disette et fait monter le prix réel.<br>La meilleure méthode, ajoute la Municipalité, est la seconde. Le roi est d'accord : que la Municipalité écrive à la Hanse. | |
| 1652 | novembre : enquête sur les accapareurs. Levée importante de troupes et de marins. On prévoit du ravitaillement. | (104) |
| 1653 | 4 mars : le roi de France a demandé l'autorisation d'importer, par Bayonne, 1 000 *moios* de blés portugais. Le roi permet que sorte : 200 *moios* de maïs et seigle de Lisbonne et 800 *moios* des mêmes céréales d'entre Douro et Minho. | (105) |
| 1655 | 9 juillet : on arrête une boulangère qui vendait du pain en dessous du poids; elle faisait du pain brioché (*mimoso*) pour quelques nobles; elle utilisait pour cela du blé étranger, le blé portugais ayant trop de terre. | (106) |
| 1657 | 26 février : le roi permet à la flotte anglaise de se ravitailler en blé. | (107) |
| | 7 août : manque de blé dans l'Alentejo. | (108) |

104. *Elemen. Lisboa,* t. V, pp. 366 et 368.
105. *Elem. Lisboa,* t. V, p. 404.
106. *Elem. Lisboa,* t. V, p. 525.
107. Alf. de Lisboa, Extractos VII, p. 125.
108. *Elem. Lisboa,* t. VI, p. 33.

| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1660 | 15 novembre : la récolte a été mauvaise, en particulier dans la Beira et entre Douro et Minho, pour le maïs. Dans les pays du Nord et en Sicile, il y a peu de blé, et il est allé d'abord en Castille. | (109) |
| | Or la flotte de la Compagnie générale va partir : aussi le manque de blé se fait-il sentir à Lisbonne. | |
| 1661 | Pénurie. | |
| | 20 août : *embargo* sur tout le blé. Selon la Municipalité, le roi doit ordonner qu'on laisse le tiers sur place et qu'on fasse venir le reste à Lisbonne. | (110) |
| | 1er septembre : le blé est abondant aux Açores : le roi autorise Lisbonne à en faire venir toute la quantité qu'elle désire, mais sans gêner les *contratadores* des places fortes d'Afrique. | (111) |
| 1662 | août : disette de blé dans les pays du Nord et en Italie. L'Alentejo a été ravagé par l'ennemi. | (112) |
| | 4 novembre : le roi interdit à Porto d'empêcher le transport de blé et de maïs vers Lisbonne. | (113) |
| 1663 | 16 mai : on craint la disette à Lisbonne. 10 caravelles venues du nord du pays ont été saisies pour le ravitaillement de Tanger. | (114) |
| | 26 mai : Setúbal écrit qu'elle vit sur le blé extérieur et qu'il n'en vient pas. Lisbonne peut-elle en céder ? | (115) |
| | 29 mai : réponse favorable de Lisbonne. | (116) |

109. *Elem. Lisboa,* t. VI, p. 218.
110. *Elem. Lisboa,* t. VI, p. 291.
111. *Elem. Lisboa,* t. VI, p. 296.
112. *Elem. Lisboa,* t. VI, p. 359.
113. *Coll. Chron.,* p. 78.
114. *Elem. Lisboa,* t. VI, p. 427.
115. *Elem. Lisboa,* t. VI, p. 428.
116. *Elem. Lisboa,* t. VI, p. 429.



| *Année* | *Evénements et politique suivie* | *Sources* |
|---|---|---|
| 1665 | Pénurie. | |
| | 1er septembre : la Municipalité demande au roi qu'on enquête sur la récolte à l'intérieur du pays et là où l'on va chercher le blé, c'est-à-dire le Nord de l'Europe et l'Italie. | (117) |
| | Les marchands vont plutôt vendre leur blé en Espagne : payé plus cher et le voyage est plus sûr. | (118) |
| | novembre : l'armée pille l'Alentejo. | (119) |
| 1666 | avril : réquisitions de blés pour l'armée. | (120) |
| | juillet-août : achats de farine pour ravitailler l'expédition de Benguela. | (121) |
| 1667 | Pénurie. | |
| | mai-juin : le roi de France enverra 400 000 *cruzados* pour aider le Portugal. | (122) |
| 1668 | Pénurie. | |
| | Récolte plus faible que les années précédentes, spécialement dans les vallées. Or accaparement et exportation. On les interdit par mer, sous prétexte d'aller à Lisbonne, le blé de Beja et de Campo d'Ourique va en Castille. La Municipalité de Lisbonne demande au roi qu'il fasse payer une caution à ce blé, avant l'embarquement, pour éviter la fraude. | (123) |
| 1669 | 25 juin : un accapareur de blé est mis en prison. | (124) |
| 1670 | 31 mai : on nomme 4 *almotacés* de plus pour surveiller les accapareurs. | (125) |

117. *Elem. Lisboa,* t. VI, p. 568.
118. AN Paris, B I 643 (août 1665).
119. AN Paris, B I 643 (7 novembre).
120. Aff. Etr., Corr. Pol. Port. V, p. 132.
121. AHU, Angola VII (8 juillet et 5 août 1666; 1er janvier 1667).
122. Aff. Etr., Corr. Pol. Port. VI, pp. 221-224.
123. *Elem. Lisboa,* t. VII, p. 65.
124. *Elem. Lisboa,* t. VII, p. 142.
125. *Elem. Lisboa,* t. VII, pp. 212-213.

# VII. PRODUITS DIVERS

Aux grands produits du commerce portugais il faut ajouter tous ceux, moins importants, qui complètent ce commerce, soit les produits méditerranéens traditionnels, le vin et l'huile, soit les anciens produits de l'Empire portugais — les épices — soit les nouveaux, riz, tabac, coton, soit enfin les produits manufacturés.

## LE VIN : LIEU DE PRODUCTION

Comme pour le blé, distinguons les régions productrices et les points de consommation.

Le Portugal continental est déjà au XVI<sup>e</sup> siècle un gros producteur, 120 ou 150 000 pipes par an[1]. Non seulement il suffit à sa consommation, à celle du centre énorme de Lisbonne, mais encore il exporte dans l'Empire et même en Europe du Nord[2]. La vigne qui, dans le Sud, est antérieure à l'occupation romaine a remonté peu à peu vers le Nord où le vin vert — *vinho verde* — tiré du raisin à peine mûr, a remplacé à une époque indéterminée le cidre et la bière. Où la trouve-t-on au XVII<sup>e</sup> siècle ? A la vérité partout où l'altitude ne dépasse pas 800 à 900 mètres dans le Nord et 1 000 dans la Cordillère centrale. Souvent elle se présente sous la forme de *vinha de enforcado* ou *uveira*, vigne qu'on laisse pousser librement et qui utilise, pour s'accrocher, les arbres, et la végétation naturelle. Cette forme ne se rencontre qu'en Italie et au Portugal et n'existe pas, à l'origine, dans le Nord-Ouest où elle se répand au XVII<sup>e</sup> siècle avec l'extension du maïs et les besoins nouveaux en surfaces cultivables[3].

Les vins de Porto, vins « généreux » et liquoreux tels que nous les connaissons aujourd'hui n'existent pas, rappelons-le, avant le XVIII<sup>e</sup> siècle. L'exportation massive vers l'Angleterre de vins du Douro — mutés

1. Rebello da Silva, t. IV, p. 459.
2. *Cf. Kamper...*, p. LXXIV.
3. O. Ribeiro, *Portugal ...*, pp. 108 et 109.

ou non — est postérieure à 1670. Le vin que l'on boit est un petit vin de pays, assez léger, de qualité variable[4]. Par souci d'hygiène, la municipalité de Lisbonne se préoccupe de la manière dont on le clarifie. Elle se plaint des *confeições* qui frelatent le vin et sont dangereuses pour la santé publique : le plâtre, les blancs d'œufs, les herbes brûlées, les ventres de moutons. Elle les interdit sous peine d'une amende de 20 *cruzados* et d'une fustigation publique ou d'une déportation de deux ans au Maroc. De même, tout vin venu de l'étranger et falsifié à l'eau salée, à divers liquides ou avec quelque produit de clarification nocif sera publiquement répandu sur le sol, tandis que l'importateur subira 10 jours de prison et 10 *cruzados* d'amende. Cela en 1610[5]. En 1619, la municipalité se plaint encore de la mauvaise qualité du vin. Les mesures de répression n'y font rien. Il faut modifier le régime même de la vente[6].

Or celui-ci pose deux problèmes : celui des impôts et celui des prix. Le premier est encore obscur. Il existait une *Casa da Imposição dos vinhos* et une *Casa do Real da Agua*, parties intégrantes de la *Repartição das Sete Casas*[7]. La première était affermée à un prix qui, au XVIIe siècle, oscile autour de 30 *contos*. Nous trouvons les prix suivants : 1619 : 30 000 000 réaux[8]; 1620 : 28 500 000 réaux[9]; 1633 : 31 109-129 réaux[10]; 1653 : 30 000 000 réaux[11]; 1669 : 30 150 000 réaux[12].

Quels sont les impôts ? En 1651, la *siza*, l'*imposição nova e velha* et les sept réaux de l'eau. Il est question d'imposer 7 réaux nouveaux, ce qui, déclare la municipalité de Lisbonne, va ruiner la culture de la vigne et pousser les paysans à arracher leurs plants[13]. La sise représente 10 % du prix : c'est un impôt de consommation qui s'applique aussi aux autres marchandises. En 1635, elle est augmentée de 25 %. L'*imposição nova e velha* est aussi un impôt royal[14]. Le *real d'água*, puis les *reais d'água* sont des impôts municipaux propres à Lisbonne mais copiés sur ceux de certaines villes — le premier perçu semble avoir été à Elvas —, étendu en 1635 à tout le royaume et dont le profit, réservé d'abord aux travaux de Lisbonne, revient chaque jour davantage au roi[15]. Il semble que sa perception ait été surveillée par le *Procurador da Câmara* qui touchait 1 % de sa recette[16]. A l'origine, il s'agissait d'un réal, mais une

4. Enjalbert, *Naissance des grands crus*, dans *Annales* (1953).
5. *Elem. Lisboa*, t. II, p. 547.
6. *Elem. Lisboa*, t. II, p. 457.
7. Simancas, SP 1 474 m, f. 115-125 (14 février 1630) : *Contrato da Casa da Imposição dos vinhos*. Cf. Rebello da Silva, t. V, pp. 447-448.
8. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 581 n.
9. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 581 n.
10. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 425.
11. *Elem. Lisboa*, t. VII, p. 133.
12. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 284.
13. F. de Almeida, t. V, p. 246.
14. Rebello da Silva, t. V, p. 448.
15. F. de Almeida, t. V, p. 246.
16. F. de Almeida, t. V, p. 247 et notes.



série de mesures tantôt provisoires tantôt définitives l'ont successivement doublé, triplé, quintuplé[17]. En 1651 il est de 7 réaux par *canada*[18]. On les perçoit aussi sur la viande (1 ou plusieurs réaux par *canada* de vin et 1 ou plusieurs réaux par *arratel* de viande).

A ces charges, il faut ajouter les droits de douane : ceux de sortie — un *almude* et demi par tonneau —; et ceux d'entrée : *consulado*, puis, à partir de 1660, 8 réaux par *canada*, substitués aux 1 000 réaux par pipe que le roi voulait d'abord instituer[19]. La municipalité se plaint que le vin soit particulièrement atteint par le système fiscal et par l'accroissement des charges de la royauté. Les vignerons en sont les premières victimes[20]. D'ailleurs, s'ils utilisent des bœufs pour le labour, ils paient l'impôt des *jugadas*. Ils doivent la *décima* et la *meia décima*[21]. Et ils ne sont pas à l'abri des spéculations. Les *relegueiros* qui détiennent les *relegos* ou celliers pour le vin des impôts achètent au paysan son vin et utilisent les privilèges du cellier pour le revendre à un prix beaucoup plus élevé au détriment des producteurs et des consommateurs[22].

Enfin la fraude sévit. Pour mieux percevoir l'impôt, la municipalité fixe en 1570 les rues où est autorisée la vente[23]. En 1635 la vice-reine, duchesse de Mantoue prend de nouvelles mesures parce que se soustraient au paiement des droits *as pessoas mais poderosas*[24]. En 1636 la vente du vin est interdite dans les rues transversales (*travessas*) entre les places de Corpo Santo et Pampulha mais autorisée dans les rues longitudinales correspondantes[25]. On propose même que la perception du *real d'água* soit affermée : les fraudes seront plus difficiles[26]. Ce qui est fait. Le 4 octobre 1646 le roi demande à la Municipalité d'adjuger rapidement le *real d'água* sur le vin pour éviter les fraudes[27]. En 1647 on place en permanence une frégate dans l'estuaire pour surveiller le trafic[28]. Mais les efforts de la frégate semblent vains : on la supprime l'année suivante[29]. En 1657 le roi interdit la vente par le producteur au domicile de celui-ci. Il signale à la municipalité que l'on compte, pour payer le *real d'água*, la pipe de 25 *almudes* et qu'en réalité on met plus de 25 *almudes* par pipe[30].

17. *Elem. Lisboa*, t. II, p. 188 (21 mars 1609); t. III, p. 304 (5 octobre 1628); t. IV, p. 196 (17 juin 1636) et p. 421 (16 mai 1641).
18. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 284.
19. *Cf.* Rebello da Silva, t. V, pp. 464-465 et *Elem. Lisboa*, t. VI, pp. 231-232.
20. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 284 (29 avril 1651).
21. *Elem. Lisboa*, t. VI, p. 233 (20 décembre 1660).
22. F. de Almeida, t. III, p. 363.
23. *Elem. Lisboa*, t. I, p. 577.
24. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 113.
25. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 177.
26. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 196.
27. *Elem. Lisboa*, t. V, pp. 50-51.
28. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 74.
29. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 103.
30. *Elem. Lisboa*, t. VI, pp. 17, 37, 39, 48.

Le prix du vin est fixé par les municipalités. Pour Lisbonne, l'habitude a été consacrée par un contrat avec le roi Sébastien. Cette taxation corrige dans une certaine mesure les variations dues à la récolte et à la météorologie. Elle est compliquée à Lisbonne par l'intervention du roi qui voudrait que la municipalité lui en réfère. En 1649, le roi rend sa liberté à la ville mais demande qu'en cas d'augmentation du prix, elle lui communique d'abord ses raisons. La municipalité, semble-t-il, reproche au roi de vouloir lui imposer un prix unique pour le vin alors que les qualités diffèrent et qu'on peut confondre le bon vin soigné par son producteur avec le vin frelaté qu'on boit dans les tavernes. Si le bon vin est vendu à trop bas prix il disparaîtra du marché. Les droits perçus diminueront. Et les vignerons auront quelque peine à équilibrer leur budget et à vivre. Le roi refuse, estimant que les consommateurs n'achètent que du bon vin et que le mauvais ne s'écoule pas, comme c'est fatal l'année d'une bonne récolte[31]. Plus tard, en temps de pénurie il poussera — en vain — la municipalité à laisser le prix libre, dans l'espoir qu'un afflux de pin étranger le fera redescendre à un niveau raisonnable[32]. C'est seulement en 1678 que les viticulteurs de la région de Lisbonne se plaignent de la concurrence des vins étrangers sur le marché de la ville[33].

Le tableau I donne les prix du vin, pour quelques années connues, à Beja et à Lisbonne. Il s'agit de prix fixés par la municipalité, sans doute sur proposition des marchands[34]. Ils se ressentent, malgré tout, des récoltes et du mouvement général des prix. Dans la mesure où il est licite de tirer une conclusion de séries aussi fragmentaires, nous sommes frappés de la montée des prix jusque vers 1612 puis de la chute vers 1640. Après 1640, les variations de prix à Lisbonne sont purement cycliques. Avant 1670, les prix à longue période restent stables. Leur niveau élevé est dû essentiellement à la diminution de la valeur du réal avec la Restauration.

Aux Açores, la culture de la vigne tient aussi une grande place. Introduite dès le XVe siècle, on la trouve surtout dans les îles les plus chaudes ou les plus sèches et sur les versants les mieux exposés, partant en dessous de 300 mètres : à São Miguel de part et d'autre de la route qui de Ponta Delgada mène à Sete Cidades, donnant un vin plus alcoolisé sur le versant Nord, plus léger sur le versant méridional de la montagne; à Terceira, en particulier autour du village de Biscoitos sur la côte Nord, village qui doit son nom à la terre volcanique sur laquelle poussent les plants : vin qui ressemble à nos vins du pays. On trouve la vigne surtout à Pico dont elle est la grande ressource : la culture s'y fait déjà

31. *Elem. Lisboa*, t. II, p. 169 (7 avril 1607); t. IV, p. 529 (22 décembre 1643); t. IV, pp. 530-532 (12 janvier 1644); t. V, pp. 59-61 (17 novembre 1646); t. V, pp. 184-187 (13 novembre 1649); t. V, p. 220 (13 août 1650); t. V, p. 371 (23 décembre 1652); t. V, pp. 376-385 (8 janvier 1653).

32. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 425 (5 avril 1653).

33. Damião Peres, *História de Portugal*, t. VI-3.

34. Les prix à Beja sont tirés du diplôme de Mlle Pereira.



sans doute en *canadas*, champs découpés en petits espaces (62 m sur 2,50 m) par des murs de pierre, les *currais* de 0,80 m à 0,90 m de hauteur, qui permettent à la fois de protéger la vigne du vent et de la débarrasser des pierres trop nombreuses qui encombreraient le sol. Souvent les *currais* ne suffisent pas à cette dernière fonction et il faut créer ici et là de petits tas de pierres, les *maroiços*[35]. Vin ordinaire, le vin de Pico, pas plus que le Porto, n'est travaillé encore au XVIIe siècle avec de l'eau-de-vie. Dans l'île voisine de Faial la vigne est aussi abondante. En 1645 l'île produit 25 000 pipes[36]. De même São Jorge a assez de vin malgré son territoire exigu pour, à la fin du XVIe siècle, se passer d'importation. Et même par la suite elle exportera puisque la municipalité de Velas en 1644 n'autorise l'exportation que pour les ⅔ de la récolte[37]. En réalité la vigne s'est développée dans le courant du siècle, en particulier dans les *ilhas de baixo*, Graciosa, São Jorge, Pico et Faial. Quand la pénurie sévit à Terceira, on fait appel aux *vinhos novos* de ces îles[38]. Au contraire quand la récolte est bonne, en 1650 et en 1654 par exemple, on empêche leur achat[39]. São Miguel, comme Terceira, importera au XVIIe siècle et même fera venir une partie de son vin du Portugal ou de Madère[40]. Au contraire, Faial exporte du vin jusque dans le Nord de l'Europe[41]. Comme au Portugal continental, les récoltes sont assez variables. Nous connaissons bien le cas de deux bonnes années : 1649 et 1658. En 1649, Pico donne 30 000 pipes. Dans les tavernes, le vin de 50 descend à 12 réaux et même à moins. Les dizimes ne rapportent pas car le transport des pipes coûte plus cher que leur prix de vente. Surtout les pipes vides coûtent des prix exorbitants. A Biscoitos, on en obtient une pour 5 chevaux et 100 réaux. On autorise l'envoi de 400 pipes de vin par an au Brésil. Et les propriétaires craignant le maintien de l'abondance songent à transformer une partie de leur vin en eau-de-vie et à arracher une partie de leurs vignes. En 1658 nouvelle abondance, la *canada* coûte 10 réaux à Terceira, 24 au Pico et 32 à São Jorge. L'année précédente la pénurie avait obligé à mettre en vente les « vinhos novos das ilhas de baixo »[42].

Au point de vue fiscal le vin est soumis aux Açores à peu près au même régime que sur le continent. Cependant l'impôt sur le vin exporté ou importé est de 2 % et il n'existe pas, semble-t-il, de *consulado*. L'impôt

35. Manuel Ribeira da Silva, *A ilha do Pico*, dans *Comissão reguladora...*, no 14, pp. 45-58.

36. António Ferreira de Serpa, *Uma colónia francesa ...*, dans *Anais da Academia Portuguesa da História*, t. IX (1945).

37. Bibl. Hort, Silv. Avelar, Câmara das Velas (14 juillet 1571 et 20 fév. 1644).

38. AD Angra, Vereações (3 janvier 1657).

39. AD Angra, Vereações (15 sep. 1650); Câmara (10 décembre 1654).

40. AD Ponta Delgada, Canto 151 : *Livro em que estão lançados os vinhos que entraram neste porto começado o 1.º de novembro de 1609.*

41. António Ferreira de Serpa, *o.c.*

42. AD Angra, Maldonado, pp. 148 vº et 177 vº (*cf.* Drummond, p. 99).

de 2 % est adjugé[43]. A Praia (Terceira) il est adjugé en 1654 pour 160 000 réaux[44].

Il semble donc qu'on puisse parler d'une poussée du vin aux Açores au XVIIe siècle. Elle est parallèle à la poussée du vin à Madère. Ici la vigne existe dès le XVe siècle, du moins si l'on en croit le navigateur Cadamosto et quelques autres[45]. Mais c'est avec la décadence du sucre à la fin du XVIe siècle qu'elle se développe réellement. Landi en 1570 nous parle de « *quantita di vino e d'ogni sorte* ». Ce sont pour la plupart, ajoute-t-il, de grands vins blancs analogues au vin grec de Rome. Et aussi le malvoisie, mais en petites quantités, bien que sa réputation soit meilleure encore que celle du malvoisie de Candie. On en consomme peu sur place et on le vend à des marchands qui l'exportent en Irlande et autres pays du Nord — plusieurs milliers de pipes par an[46]. Naturellement, comme aux Açores, c'est un vin de dessert. La vigne est cultivée surtout sur la côte Sud, en dessous de 600 mètres. Au-dessus, les condensations, fréquentes pendant l'été, nuisent à la maturation des raisins. Sur le versant Nord la vigne se plaît sur les talus d'éboulis, les *fajãs* et, à cause des fortes condensations, ne monte pas à plus de 200 ou 300 mètres. Comme sur le continent, elle s'accroche aux arbres, surtout aux chataîgniers[47]. Gaspar Fructuoso nous indique les points de production. Sur la côte Sud, le vin de Machico, dit-il, est très mauvais. Partout on trouve du *vidonho*, mais le meilleur malvoisie est fourni par les bords de la rivière Porto Novo. Ceux de la Santa Luzia donnent 400 pipes de très bon vin chaque année. La Santa Cruz et Caniço fournissent aussi du malvoisie. Sur la côte Nord on ne trouve que du *vidonho*, à São Jorge, Ponta Delgada et São Vicente[48]. En 1593, les dégâts causés par un orage s'élèvent à 200 000 *cruzados*[49].

Ce qui prouve le développement de la vigne à la fin du XVIe siècle c'est celui de sa réglementation. En 1587 la municipalité oblige les tonneliers à faire contrôler la capacité de leurs barils[50]. En 1589 elle rappelle que les pipes de vin vendues aux tavernes doivent avoir le sceau municipal[51]. En 1600, des mesures sont prises contre les voleurs qui arrachent ou détériorent les vignes[52]. En 1610 les taverniers ne peuvent vendre le vin à l'*almude* mais seulement à la *canada*[53]. En 1653 le « juge des tonneliers » obtiendra qu'aucune pipe neuve ne soit vendue sans la marque de contrôle de la corporation[54]. Les marchands doivent

43. AD Angra, Câmara (16 mars 1661) : *Regimento da imposição dos vinhos.*
44. AD Andra, Documentos Antigos : Praia (1654).
45. *Cf. Elucidário Madeirense*, art. « vinho ».
46. Landi, *o.c.*, p. 27.
47. O. Ribeiro, *L'île de Madère ...*, pp. 85-88.
48. *Saudades da Terra*, Livre II, chap. XV.
49. *Saudades da Terra*, p. 708 n.
50. AD Funchal, Posturas (1587) : *Tanoeiros.*
51. AD Funchal, Vereações (8 février 1589).
52. AD Funchal, Posturas I (15 mai 1600) : *Postura sobre as canas.*
53. AD Funchal, Vereações (15 mai 1610).
54. AD Funchal, Vereações (18 juin 1653).



pratiquer l'unité de prix et ne pas vendre le vin nouveau avant la Saint-Martim[55].

Mais c'est surtout l'étude de la fiscalité qui nous renseigne sur la poussée vinicole de Madère au XVIIe siècle. Le privilège de 1515 ne se réfère pas encore à des droits d'exportation sur le vin mais seulement à la *dizima* perçue à la production comme pour les céréales, le bétail, le poisson. Par contre en 1567 il existe un impôt de 1 % sur le vin exporté. Nous connaissons bien les droits perçus entre 1581 et 1587. Mais dans cette période le vin est confondu dans la même colonne avec les *remels* et les fruits. Ces droits confondus représentent en 1583 ⅕ de ceux payés par le sucre, ce qui est déjà appréciable.

**Vins. Remels. Fruits : droits perçus à l'exportation**

(en réaux)

| *Année* | *Funchal* | *Machico* | *Total* | *Diz.* Açúcar |
|---|---|---|---|---|
| 1581 | 848 825 | 48 503 | 897 328 | 5 928 211 |
| 1582 | 516 876 | 82 379 | 5 99 255 | 5 891 913 |
| 1583 | 966 060 | 101 999 | 1 068 059 | 5 843 345 |
| 1584 | 607 647 | 74 295 | 681 942 | 5 855 235 |
| 1585 | 521 488 | 41 148 | 562 636 | 3 459 342 |
| 1586 | 445 151 | 29 686 | 474 387 | 3 493 610[56] |

Un impôt qui existe dès le XVe siècle prend une importance de plus en plus grande après 1585 : c'est l'impôt municipal de Funchal sur le vin. Considérons en effet les recettes et les dépenses de la Câmara Municipal de Funchal entre 1591 et 1641. C'est dans le premier tome des *Posturas* que nous les trouvons, du moins pour les années 1614-1641[57]. Un autre document, mais qui semble de la même facture, nous renseigne fort incomplètement sur les années 1591, 1595 et 1596[58]. Manquent les années 1597-1613 et l'année 1617. Pour la plupart des termes connus de la série nous connaissons la part de l'impôt sur le vin dans le total des recettes. Il s'agit ici des comptes du *recebedor*, c'est-à-dire du receveur chargé de la gestion des fonds municipaux. L'impôt sur le vin est le *terço da imposição arrematada dos vinhos*. C'est donc un impôt affermé par une adjudication dont le montant dépend des récoltes et de leur prévision[59].

55. AD Funchal, Vereações (28 mars 1620, 9 février 1623, 3 nov. 1634).
56. *Cf.* Joel Serrão, *Rendimentos das Alfândegas ...*
57. AD Funchal.
58. AD Funchal, Documentos avulsos.
59. *Cf.* tableau II, fin du chapitre. *Cf.* mon article sur *Economie et Budget ...*

Ce *terço* représente une part considérable des recettes municipales. Malheureusement nous ne possédons qu'un seul chiffre d'impôt sur le vin pour la fin du XVIe siècle, celui de l'année 1596 qui se monte à 595 000 réaux sur 821 390 réaux de recettes totales. Si vraiment le *terço* représente un tiers de la valeur de la production, celle-ci atteindrait 1 785 000 réaux, soit la valeur de 595 pipes au prix moyen de 3 000 réaux la pipe. On comprend que quelques années auparavant, dans la nuit de l'Ascension 1587, des corsaires aient pénétré dans le port de Funchal, coupé les amarres d'un navire chargé de vins qu'ils traînèrent hors du port, jetant les gardiens à la mer[60].

Nous retrouvons cette importance croissante du vin dans la série du *terço* 1614-1640 (cf. graphique p. 521). Examinons celle-ci à longue puis à courte période. A longue période nous sommes devant une phase ascendante, dont le maximum se place en 1636 : 833 333 réaux. Deux explications sont possibles :

*a*) ou bien nous sommes devant une conséquence de la montée des prix qui du XVIe siècle se prolonge jusque vers 1640. Nous savons qu'en Espagne cette prolongation est due à l'inflation de la monnaie de billion. Au Portugal, elle pourrait être la conséquence de l'afflux persistant des métaux précieux, déviés sans doute de leurs routes espagnoles vers les terres portugaises;

*b*) mais on sait que les revenus agricoles dépendent plus des quantités récoltées que des prix. La montée du *terço* exprimant la montée du revenu vinicole brut exprimerait alors surtout l'extension des plants de vigne : preuve chiffrée cette fois de l'ascension du vin de Madère au XVIIe siècle.

A courte période, nous sommes en face d'une série de cycles limités par les maximums suivants : 1614, 1622, 1626, 1631, 1636. Du premier, nous ne pouvons rien dire : il nous manque 4 années qui, si elles étaient connues, nous obligeraient sans doute à décomposer la période en deux cycles de 4 ans. Le second nous paraît tout à fait classique : sur 4 ans, bonnes et mauvaises récoltes se compensent. De même pour les autres cycles. Notons encore une baisse assez faible de l'année 1631 qui fait que de 1628 à 1636 nous avons une montée quasi continue et assez forte. Ici l'augmentation des surfaces plantées l'emporte, semble-t-il, sur l'alternance des bonnes et des mauvaises récoltes. Peut-être aussi une météorologie favorable — à demi tropicale — permet-elle que des récoltes même faibles, ne soient pas trop mauvaises.

La part du *terço* dans le total des recettes semble encore plus considérable au XVIIe qu'au XVIe siècle. Le total se réduit parfois uniquement au *terço*. Cependant il existe souvent entre les deux chiffres une différence difficile à expliquer. Représente-t-elle l'excédent des recettes sur les dépenses de l'année précédente ? Ce n'est jamais vrai au réal près. C'est possible, approximativement, pour certaines années, ainsi en 1636. Mais cela ne l'est souvent pas, par exemple en 1626. Il faut donc admettre plutôt que les excédents de recettes ne sont pas rapportés d'une année à l'autre et que la différence entre recettes totales et *terço* provient d'une autre source de revenus : ne serait-ce que des amendes infligées pour manquements aux réglements municipaux. Les registres des *Vereações* en parlent fréquemment et leur volume total doit suivre le développement de la vie économique. Mais nous ne formulons là qu'une hypothèse.

Après 1640, la poussée du vin reprend de plus belle. Du 1er janvier au 31 mai 1645 on exporte vers le Brésil 4 243 pipes ½ de vin[61]. Chiffre peut-être un peu exceptionnel puisque vers cette époque l'île exporte 2 000 pipes de vin par an, d'après les registres de la Câmara[62]. En 1647, on se plaint de la concurrence faite, au Brésil, par le vin de miel[63]. En 1649, la municipalité de Funchal rappelle que le plus clair du trafic de la fameuse Compagnie générale du Brésil dans l'île se fait en vins de Madère. Et l'on s'efforce d'acheter son vin avant l'arrivée de l'*armada* de la Compagnie qui fait monter les prix[64]. En 1560, l'île exporte par Funchal 2 381 pipes de vin *vidonho* et 238 pipes de malvoisie qui paient 2 199 730 réaux de droits auxquels il faut ajouter 12 765 réaux de droits pour l'eau-de-vie et 4 500 réaux pour le vinaigre. En 1620 étaient sorties par le même port 287 pipes de *vidonho* et 70 pipes de malvoisie payant seulement 283 496 réaux[65]. L'impôt municipal sur le vin qui semble n'avoir jamais dépassé 850 000 réaux avant 1640 atteint 1 700 000 réaux en 1655 et ne redescend en 1661 qu'à 1 500 000 réaux. Et encore les autorités municipales sont-elles mécontentes de voir l'adjudication faite à un taux aussi bas[66]. A partir de 1656 le roi lève un *donativo* pour ses dépenses de guerre : c'est surtout sur le vin que pèse la nouvelle taxe de 4 réaux par *canada* vendue à l'auberge, 400 réaux par pipe à l'exportation : signe de l'importance du vin mais rançon de son triomphe[67].

Nous verrons bientôt la part du vin de Madère dans le ravitaillement de l'Empire et en particulier du Brésil. Dès le début du XVIIe siècle, nous la voyons sur le marché d'Amsterdam et en Baltique. Les Hollandais en sont les grands transporteurs[68]. De même les Anglais, dont les marchands prennent après 1640 à Funchal une grande importance. En 1665,

60. *Saudades da Terra*, Livre II, chap. XXVII.



61. AHU, Cons. Ultramarino XIII, f. 345-346.
62. *Saudades da Terra*, p. 709.
63. AD Funchal, Câmara VI (1647).
64. AD Funchal, Câmara VI, p. 99.
65. ANTT, Funchal : *Registos da Alfândega. Cf.* ma communication aux Journées Franco-Britanniques de Bordeaux, 1952.
66. AD Funchal, Vereações (25 janvier 1655 et 5 février 1661).
67. AD Funchal, Câmara VI, pp. 122-123 (29 mai 1657) : *Provisão para que no vinho e azeite se faça imposto para o donativo acrescentando no almude.* Les Anglais en sont exemptés (AD Funchal, Câmara VI, pp. 148 et 148 v° : *Alvará* du 26 novembre 1660).
68. Res. Stat. Gen., p. 327 (22 janvier 1600).

Charles II interdit l'importation en Amérique anglaise de toutes les marchandises non anglaises excepté les vins de Madère et des Açores[69].

Ces succès ont-ils un effet sur le prix du vin ? Consultons le tableau III. Il a été constitué, à quelques exceptions près par les prix proposés à la Municipalité de Funchal et homologués par elle[70]. Ils sont fixés *à bica*, c'est-à-dire à la sortie du pressoir. Ils varient avec le mois de l'année et sont moins chers vers la fin de l'année. Mais dans l'ensemble ils sont stables jusqu'en 1640, ce qui confirme ce que nous avancions plus haut. Ils le restent après 1640 si l'on tient compte de la dévaluation de la monnaie. Ils varient à courte période, avec les récoltes. Enfin l'on distingue entre eux deux catégories :

ceux des *novidades de meias terras para baixo*, c'est-à-dire des parties inférieures des côteaux : les meilleurs et les plus chers;

ceux des *novidades de meias terras para cima*, c'est-à-dire des parties supérieures : les moins chers.

Mais la différence n'est pas très grande.

## LE VIN : LIEU DE CONSOMMATION

Vins de Madère, des Açores, de l'Algarve, de l'Estremadura, on les retrouve partout dans l'empire portugais. Ils sont même, répétons-le, l'objet d'une exportation hors de l'Empire, vers l'Europe du Nord. Madère donne les meilleures qualités, les Açores et l'Algarve les qualités inférieures. Cette vaste diffusion les empêche de suffire aux besoins de l'Afrique et de l'Amérique proprement portugaises, du moins lorsque la guerre et l'organisation des flottes augmentent subitement les besoins alors qu'à Madère la vigne n'a pas encore supplanté complètement la canne. Aussi les vins étrangers, espagnols et français surtout, s'introduisent-ils sur le marché et il faut ensuite les en chasser. En 1621, la municipalité de Funchal demande que ne soient admis au Brésil que les vins portugais : si le roi instaure ce monopole, Madère s'assure un débouché : car ce sont ses vins qui résistent le mieux à la traversée de l'Océan[71]. Le séjour sur les eaux chaudes de l'Equateur ne les améliore-t-il pas ? Les bateaux peuvent manquer. Après 1640 et avec le rôle grandissant des marchands anglais à Funchal, le roi accepte souvent que les navires britanniques assurent le transport[72].

69. *Cf.* l'opuscule de Andre L. Simon, *Madeira and its wines*, p. 4 : Funchal.
70. AD Funchal, Vereações.
71. Joel Serrão, dans *Rev. Economia* (1950).
72. Alf. de Lisboa, Extractos V, p. 92 : *Alvará* du 31 août 1640; AD Funchal, t. VI, p. 108 v° (Lisbonne, 22 octobre 1650) : *Carta do governador ...*, etc.



Les vins portugais vont en Afrique portugaise et ils y paient des droits analogues à ceux que nous étudierons au Brésil mais plutôt moindres et moins lourds, plus tardifs : le subside de 2 000 réaux par pipe n'est levé au Cap Vert qu'à partir de 1646[73]. Les arrivées de vins de Canaries semblent assez nombreuses, du moins avant 1640, sans qu'il soit possible de parler réellement de concurrence, car ce sont souvent des bateaux portugais qui transportent ces vins et le ravitaillement de la Guinée est toujours difficile[74]. Les envois de vin s'accompagnent d'envois de vinaigre : 66 *almudes* pour 97 pipes et 3 *almudes* de vin dans un chargement de 1 625 à destination de São Tomé[75]. Un ravitaillement spécial est prévu pour les flottes de secours de l'Angola en 1645 par exemple[76].

C'est principalement le Brésil qui absorbe le vin portugais et surtout Bahia. Car les essais viticoles du XVIe siècle y ont été des échecs : les ceps ont été dévorés par les fourmis[77]. Comme en Guinée, à côté des vins portugais arrivent ceux des Canaries. Dans les années 1635 une série de navires en route vers le Brésil ont demandé au roi la permission d'y charger du vin. Celui-ci la leur accorde contre caution. Ainsi les vins iront-ils bien au Brésil. Et les droits payés seront un bon revenu pour Sa Majesté[78].

Ces droits sont très lourds. Nous les connaissons un peu pour Bahia. Mais nous savons qu'ils se retrouvent plus ou moins à Rio, à Pernambouc et même dans les capitaineries moins importantes[79]. Leur rendement ne satisfait jamais personne et leur régime varie. Au début du siècle, les habitants de Salvador paient le subside de 1 000 réaux par pipe[80]. En 1626 on renonce à un autre impôt, le *tributo* qu'on venait

73. Senna Barcelos, t. II, p. 8.
74. AHU, Cabo Verde I (4 juillet 1614) : *De Domingos do Adro sindicante sobre a devassa da residencia que tirou do gov. F.co de Sequeira*; AHU, Cabo Verde I (11 juillet 1619) : *Da Câmara de Ribeira Grande a El Rei*; AHU, Angola II (26 janvier 1636) : *A El Rei*; Alf. de Lisboa, Extractos V, p. 816 (mars 1638) : *Petição, despachos e mandado do C.o da Fazenda ...*, etc.
75. AHU, S. Tomé II (1625) : *Petição de M. da Cunha ...*
76. AHU, Bahia IV (9 janvier 1645) : *Carta do provedor da fazenda Sebastião Parvi de Brito para S.M. ...*
77. Almeida Prado, *Pernambouc*, t. IV, pp. 37-38.
78. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIII, vol. XV, p. 324; série XIV, vol. XVI, pp. 34, 214, 464; AHU, Bahia II (18 septembre 1635) : *Petição de Manuel Pires Bezerra*; AHU, Bahia III (10 octobre 1635) : *Requerimento de Pantalião Afonso Alfena*; AHU, Reino IX (10 août 1637) : *Requerimento de Miguel Coelho, morador em Lisboa*; Alf. de Lisboa, Extractos V, p. 17 (9 juillet 1637) : *Provisão em nome de D. Filipe*; *Coll. Chron.*, p. 175 (27 octobre 1638).
79. Pour Pernambouc : *cf.* ANTT, *Corpo Cronológico*, t. II, 315 (180), (30 septembre 1608) : *Treslado dos Provimentos que fez o dezembargador Sebastião de Carvalho ...*; *Anais Pernamb.*, t. III, p. 389. Pour Rio : AHU, Rio I (11 janvier 1645) : *Representação dos oficiais da Câmara do Rio ...*; *cf.* AHU, Rio II (20 juin 1651) : *Arrendamento do subsídio do vinho ...* Pour Espírito Santo : BN Rio, *Doc. Hist.*, série III, vol. V, p. 303.
80. AHU, Bahia I (19 septembre 1612) : *Regimento e provisões que se passaram sobre a junta para arrecadação da fazenda real que se fez no Brasil ...*

de créer et qui, ajouté au précédent, écartait du port de Bahia les navires chargés de vin[81]. En 1631, c'est-à-dire après l'occupation hollandaise de Recife, la municipalité décide de percevoir pendant 6 mois un impôt de 80 réaux par *canada* pour les dépenses militaires. Il est question de rendre cet impôt permanent[82]. En novembre, le roi l'étend à toutes les villes du Brésil[83]. Après la Restauration son taux est double[84]. A la fin de 1641 il est fixé à 8 ou 10 000 réaux par pipe — sans doute selon la qualité — pour le premier trimestre de l'année suivante[85]. En mars 1642 la municipalité distingue les vins de Madère de ceux des Canaries qui paieront 8 000 réaux et de ceux des Açores et du Portugal qui en paieront 3 500, quelle que soit la qualité[86]. L'impôt rentre assez mal : les ⅗ de ce qu'on attendait. On pense à l'affermer. Nous possédons le texte du contrat proposé en 1645 par Manoel Garcia Frango pour 5 ans pour tout le Brésil au prix de 70 000 *cruzados* par an payables par trimestre. Des 70 000 *cruzados* il en paiera 10 000 à Lisbonne en munitions livrées aux entrepôts royaux, 40 000 à Bahia et 20 000 à Rio : ces deux derniers paiements faits au comptant, ⅔ en argent et ⅓ en marchandises. Les risques de guerre, et en particulier la baisse du trafic, sont à la charge du roi. Les trois premières années, le *contratador* paiera en moins 21 500 *cruzados* que lui doit la Fazenda[87]. Le contrat a donc été proposé en partie pour permettre au roi de rembourser une dette. Nous ignorons s'il a été signé. Il semble que non. Car en 1646 la municipalité afferme la perception des droits sur le vin, à la demande du roi. Ces droits s'élèvent alors à 7 500 réaux par pipe pour le vin de Madère ou du continent et à 3 000 réaux pour les autres. Légère baisse donc, pour encourager le trafic[88].

Avec le monopole de la Compagnie de Commerce qui porte en particulier sur l'importation du vin, la pression fiscale continue. En mars 1650 : impôt de 4 000 réaux par pipe pour payer la flotte de secours à Bahia[89]. En août de la même année, pour payer les gratifications distribuées à l'occasion des fêtes en l'honneur du roi, nouvel impôt provisoire de 2 000 réaux par pipe[90]. En septembre, on se plaint que la Compagnie ne veuille pas payer les droits[91]. En octobre, la municipalité propose au Gouverneur de remplacer l'impôt de la *vintena* sur le sucre par un nouvel impôt de 160 réaux par *canada* de vin. 3 000 pipes de vin

81. *Atas Bahia*, t. I (7 décembre 1626).
82. *Atas Bahia*, t. I (16 mai 1631).
83. BA *Inventaire*, nº 541 : *Carta d'El Rei*; n.º 548 : *Consulta do C.º d'Estado.*
84. *Atas Bahia*, t. II, p. 11 (17 avril 1641).
85. *Atas Bahia*, t. II, p. 55 (5 décembre 1641).
86. *Atas Bahia*, t. II, pp. 81-82 (10 mars 1642).
87. AHU, Bahia I A (1er août 1645) : *Contrato de Manoel Garcia Frango.*
88. *Atas Bahia*, t. II, p. 236 (30 octobre 1646).
89. *Atas Bahia*, t. II, p. 61 (12 mars 1650).
90. *Atas Bahia*, t. III, p. 76 (18 août 1650).
91. AHU, Consultas Mixtas II f. 242 vº et 293 vº (9 septembre 1650) : *Despacho real ...*



se vendant par an à Bahia l'impôt rendrait 27 *contos* par an au lieu des 14 rapportés par la *vintena*[92]. Le Gouverneur accepte[93]. Mais l'expérience semble décevante. Et le roi demande qu'on rétablisse l'impôt de la *vintena*, celui sur le vin lui étant très inférieur[94]. C'est que la Compagnie de Commerce était intervenue. Le vin étant un de ses monopoles, elle tient à ce qu'il ne soit pas grevé d'un impôt. Elle ergote sur les droits à payer, variables selon la qualité des vins[95]. En réalité, elle se révèle incapable d'assurer le ravitaillement du Brésil en vin et d'apporter à Bahia les 3 000 pipes dont la capitainerie a besoin pour sa consommation[96]. En août 1653, le roi revient à la *vintena* sur le sucre[97]. Puis à la fin de l'année ou en 1654 il rétablit l'impôt sur le vin[98]. A Rio la situation est aussi difficile. Au Conseil d'Outremer, Salvador de Sá, en 1655, fait remarquer qu'en trois ans la Compagnie a apporté 2 130 pipes de vin alors qu'on a besoin de cette quantité chaque année[99].

La *vintena* semble avoir été étendue au vin. En 1662 les droits payés par une pipe de vin sont de 1 000 réaux pour l'ancien impôt, de 7 500 pour le nouveau et de 14 400 pour la *vintena*, soit au total 22 900 réaux[100].

En 1663, ces sommes sont réduites respectivement à 1 000, 3 000 et 12 000, soit au total 16 000 réaux. Ceci pour les vins de Madère. Pour ceux des Açores et du continent, le nouvel impôt était de 3 000 et passe à 1 000 en 1663, donc 10 000 réaux au total[101].

La vente du vin est assez sévèrement réglementée dans la ville. Il s'agit d'éviter la fraude fiscale, de protéger la santé publique, d'assurer l'abondance des stocks. En 1627 la municipalité se plaint de ce que le vin est falsifié avec des *retames, aguardentes e outros materiais prejudiciais à saúde*[102]. En 1630, alors que le vin du Portugal est abondant, les tavernes le frelatent, le coupent avec des vins des Canaries. La municipalité décide d'interdire aux coupables la vente du vin[103]. En mars 1642 on décide de placer sur chaque navire apportant du vin un garde chargé de veiller au déchargement et aux déclarations[104]. En mai de la

92. *Atas Bahia*, t. II, p. 92 (20 octobre 1650).
93. *Atas Bahia*, t. III, p. 98 (22 octobre 1650); Munic. Bahia, Gov. e Senado (26 novembre 1650) : *Bando do governador ...*
94. AHU, Bahia VI (26 janvier 1651) : *Consulta do C.º U.º.*
95. AHU, Bahia VI (19 mai 1651) : *Consulta do C.º U.º.*
96. AHU, Bahia VI (5 juin 1651) : *Informação do Capitão Bernardo de Aguirre*; AHU, Bahia VI (17 juillet 1653) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Bahia VIII (27 mars 1655) : *Consulta do C.º U.º.*
97. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI, p. 101. *Cf.* notre chap. sur le sucre (II).
98. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI, p. 61 et AHU, Bahia VII (20 juillet 1654) : *Consulta do C.º U.º.*
99. AHU, Rio II (7 avril 1655) : *Consulta do C.º U.º.*
100. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI, p. 222 (8 août 1662).
101. *Atas Bahia*, t. IV, p. 165 (13 août 1663); AHU, Bahia IX (29 août 1663) : Lettres de Municipalité de Bahia.
102. *Atas Bahia*, t. I (16 octobre 1627).
103. *Atas Bahia*, t. I (17 août 1630).
104. *Atas Bahia*, t. II, p. 82 (11 mars 1642).

même année on précise que ces gardes ne seront pas des agents salariés mais des volontaires de confiance[105]. Au mois de juin est établi le monopole de la vente : 12 tavernes auront le droit de vente. La gestion du monopole est confiée à deux administrateurs[106].

La réglementation porte aussi sur la concurrence fait au vin par l'alcool de canne, *aguardente e vinho de mel*. Sa production est un danger pour le vin et pour la santé publique. Limité et contrôlée avant la Restauration[107], elle l'est à nouveau après 1640[108]. La vente en ville est adjugée à des fermiers. De même celle de la garape, moins dangereuse[109]. En 1646, le commerce du vin de miel et de l'eau-de-vie est supprimé[110]. Le Brésil importe de l'eau-de-vie de vin de Madère et des Açores, surtout les années où la vigne a beaucoup donné[111]. En 1649, le roi interdit la vente du vin de miel, de l'eau-de-vie et de la *cachaça* au Brésil. Mais, ajoute-t-il, les nègres des *engenhos* pourront en fabriquer et en consommer du moment qu'ils n'en vendent pas[112]. Est-ce pour satisfaire les producteurs ou les marchands de vin et d'eau-de-vie de vin ? C'est plutôt pour renforcer le monopole de la Compagnie de Commerce. A Rio les producteurs de sucre se plaignent. L'eau-de-vie était une belle ressource d'appoint, exportée en Angola contre des esclaves[113]. Par ces mesures, l'importation de Noirs et la production sucrière risquent de se trouver ralenties. Et pourtant la décision royale est maintenue[114]. Cependant comme la Compagnie ne parvient pas à ravitailler le Brésil en vin, on finit par autoriser à nouveau la production, pour la vente, de la *cachaça*. En novembre 1654, la municipalité de Bahia autorise les possesseurs d'alambics à les utiliser, à condition de payer 40 000 réaux par an et par alambic et 20 000 réaux par *casa de cachaça*. Cette permission n'est donnée que pour un an. On espère qu'à l'expiration de ce délai la flotte qui doit apporter du vin sera arrivée[115]. En mars 1656 le vin a reparu. De nouveau le *vinho de mel* est prohibé et l'eau-de-vie venu du Portugal ou des îles doit payer un impôt de 12 000 réaux par pipe[116]. Mais, en juin, on se plaint encore du retard du vin. On permet la vente

105. *Atas Bahia*, t. II, p. 89 (22 mai 1642).
106. *Atas Bahia*, t. II, pp. 92, 100, 106, 107, 108 (26, 17, 28 juin 1642).
107. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, p. 396.
108. *Atas Bahia*, t. II, p. 47 (24 septembre 1641).
109. Munic. Bahia, Gov. e Senado (11 nov. 1642) : *Registo do bando que mandou botar o governador*... ; AHU, Bahia V (26 août 1644) : *Consulta da C.º U.º*.
110. *Atas Bahia*, t. II, p. 321 (25 octobre 1646).
111. AHU, Bahia VI (15 février 1647) : *Consulta do C.º U.º*; BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. XLV, p. 329; Macedo, t. I, p. 168.
112. *Coll. Chron.*, p. 49 (13 septembre 1649). La « cachaça » représente une eau-de-vie de qualité inférieure.
113. Coaracy, p. 130.
114. AHU, Consultas Mixtas II, ff. 181 et 188 (11 et 31 août 1649) : *Consultas do C.º U.º e Despacho do Rei.*
115. *Atas Bahia*, t. III, pp. 275 et 277 (12 novembre 1654).
116. *Atas Bahia*, t. III, p. 310 (15 mars 1656).



de l'eau-de-vie contre la taxe de 20 000 réaux par alambic[117]. En février 1659, le vin arrivant à nouveau du Portugal, on prohibe l'eau-de-vie et la *cachaça*[118].

Il nous reste à déceler les fluctuations du prix du vin au Brésil, assez différentes avant et après la création de la Compagnie de Commerce. Avant 1649, elles dépendent essentiellement des récoltes de l'Atlantique oriental et des hasards de la guerre et de la mer. Après 1649, elles dépendent des possibilités de la Compagnie. Celle-ci ne suffit pas à sa tâche. Dans l'ensemble le vent est à la pénurie. Cependant, quand ils arrivent, les bateaux de vin arrivent en flottes. Pendant quelque temps le vin abonde et la vente du vin de miel est prohibée. Puis le vin se raréfie. Les succédanés sont de nouveau admis tant pour les besoins de la consommation que pour ceux du fisc. Sans doute le prix du vin est-il taxé. Mais la taxe reflète dans une certaine mesure des variations de quantité. Comme le montre notre tableau IV on ne peut se faire de ces fluctuations qu'une idée très approximative.

## L'HUILE

L'huile est d'autant plus importante au XVIIe siècle dans les pays méditerranéens ou tropicaux que le climat ne permet pas d'y conserver le beurre. Elle l'est aussi d'autant plus qu'elle fournit l'éclairage. Sur ce point elle ne rencontre que la concurrence de la cire. Mais la cire, le cierge, est un éclairage de luxe qu'on réserve aux reposoirs ou aux autels. Elle est recueillie au Portugal même ou importée d'Afrique du Nord, de Guinée, du Cap Vert, d'Angleterre, d'Allemagne, de Flandres[119]. Au Brésil elle est, avec le miel, une des productions du *sertão*, de l'intérieur. Cependant celle utilisée dans les églises de Bahia ou d'Olinda arrive en droite ligne du Portugal ou du Cap Vert, du moins dans la première moitié du XVIIe siècle[120]. Nous avons réuni une série incomplète des prix de la cire à Madère. La plupart des chiffres sont fournis par la comptabilité du chapitre de la cathédrale de Funchal (*Cabido da Sé*); les autres par les registres des *Vereações*[121]. La poussée des années 1650 ne semble pas due seulement aux altérations monétaires : elle est plus forte qu'elles et elle correspond à une poussée parallèle à la bourse d'Amsterdam. La guerre su mer y est peut-être pour quelque chose.

117. *Atas Bahia*, t. III, p. 325 (14 juin 1656).
118. *Atas Bahia*, t. III, p. 398 (15 février 1659); AHU, Bahia VIII (23 juin 1659) : *Bando que mandou lançar o governador*...
119. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 540. (*Cf.* ANTT, Funchal : Cabido da Sé, Comptes années 1684 et 1689).
120. On lira sur le rôle du miel dans la nourriture des Indiens, le livre de J. Vellard, *Une civilisation du miel*, Paris, 1939, 188 pp + 24 pl.
121. Tableau V.

Sur le continent, l'huile est fournie surtout par l'olivier qui, introduit d'abord dans le Sud par les Arabes, atteignait au XIIe siècle les rives du Mondego. A la fin du XIVe siècle, l'huile est le principal produit des environs de Coïmbre. Remontant toujours vers le Nord, les oliviers atteignent, au XVIe siècle, Aveiro. Au XVIIe siècle ils restent rares au Nord de cette ville. Cependant le Minho, grâce au maïs, va développer la culture de l'olivier. Le maïs envahit les terrains humides et irrigués, les anciennes prairies dont il chasse le bétail. La graisse animale va diminuer en quantité et on s'efforcera de la remplacer par l'huile. C'est seulement au XIXe siècle que la culture de l'olivier s'étendra à tout le pays [122].

L'huile d'olive n'est pas la seule consommée dans l'Empire. L'Afrique compte beaucoup sur l'huile de palme, le Brésil sur l'huile de baleine, sur les huiles des fruits locaux, *abatiputà*, figues de Barbarie [123]. Au Portugal même on connaît l'huile de noix et l'huile de lin. A Madère et à Bahia la poire-avocat est riche en matières butyriques. L'huile manque souvent cependant, comme en témoigne la réglementation administrative.

Prenons d'abord le cas de Lisbonne. Les producteurs ont le droit de vendre leur récolte chez eux. Sinon ils doivent l'apporter sur la pierre —*pedra*— du *Ver-o-Peso* —la balance municipale, où le prix est fixé par la municipalité [124]. Généralement les olives ont été pressées dans des pressoirs affermés par la ville ou les seigneurs. Si l'année est trop sèche la récolte est mauvaise et les fermiers ne rentrent pas dans leurs frais [125]. La pénurie est aggravée par l'accaparement et la spéculation. On lutte contre eux par la libération du prix pour attirer le produit au *Ver-o-Peso*, quitte à les taxer, une fois l'huile arrivée, et par l'interdiction des stocks et de l'exportation [126]. Ici la ville se heurte au roi qui réserve au moins la libre réexportation de l'huile entrée dans le port, soucieux qu'il est d'assurer sa part d'huile à tout le pays [127]. Les contributions de guerre qui pèsent sur la consommation ou l'exportation ajoutent à la cherté. Aussi en arrive-t-on parfois à les supprimer [128]. Mais surtout les navires profitent de l'inexistence de ces taxes

122. O. Ribeiro, *Portugal...*, pp. 103-105.

123. A. Battle, *Guinea*, Hakl. Soc., p. 30; AHU, Angola VII (26 et 27 août 1666) : *Mandado de pagamento de azeite de palma*; *cf.* id., *ibid.* (2 septembre 1668); AHU, Cabo Verde III (4 juillet 1662) : *Carta dos officiais da Câm. da Ilha do Fogo*; *Diálogos*, p. 190.

124. *Elem. Lisboa*, t. II, pp. 157, 160 et 577.

125. Simancas, SP 1472 m, p. 51 (16 février 1613) : *Petição de Sebastião Roiz Godinho*. Pénurie de 1655 : *cf. Elem. Lisboa*, t. V, pp. 528-533. Abondance en 1670 : *cf. Elem. Lisboa*, t. VII, p. 282.

126. *Elem. Lisboa*, t. V, pp. 90-91; 471-483; 493-494.

127. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 494.

128. *Elem. Lisboa*, t. VI, p. 114. En 1630, le roi se réserve le bénéfice d'un perfectionnement dans le processus de mouture : le supplément d'huile obtenu doit être vendu au profit du Trésor. Cette nouvelle forme d'impôt échoue et est supprimée en 1633. (*Cf.* Langhans, pp. 110-116).



dans les autres ports pour y faire escale en quittant Lisbonne, camouflant ainsi l'exportation en trafic intérieur [129].

Les Açores, qui n'ont pas d'oliviers, reçoivent leur huile du Portugal. Ils la complètent par la graisse animale. La quantité d'huile que peut leur envoyer Lisbonne varie avec l'abondance de la récolte. En 1662 le roi admet que chaque année deux caravelles iront ravitailler Angra en huile, sel, porcelaine et autres produits d'utilité courante [130]. Mais les Açores reçoivent aussi de l'étranger une partie de leur huile.

De même Madère. Le tableau VI nous donne une idée de son ravitaillement. La Castille, Malaga, Lisbonne, l'Algarve, Marseille sont les fournisseurs. Ici nous retrouvons les mêmes problèmes qu'à Lisbonne avec en plus l'éloignement des zones de production. On y reçoit l'huile mais aussi les olives. Le mouvement des prix présente, semble-t-il, comme pour la cire, une montée assez brusque à partir de 1655. Ici encore la guerre s'ajoute à l'accumulation des mauvaises récoltes [131].

Au Brésil, l'huile d'olive ne joue qu'un rôle assez faible, à côté de l'huile de poisson ou de baleine [132]. Cependant ce rôle existe, puisqu'en 1649, l'huile est un des quatre produits qui entrent dans le monopole de la Compagnie Générale. L'année suivante, pour construire des casernes, la municipalité impose l'huile de poisson à 80 réaux la *canada* [133]. Pour l'huile comme pour les autres produits, la Compagnie Générale s'est montrée inférieure à sa tâche. Ce qui expliquerait la poussée du prix qui de 1 pataque en 1648 et de 3 ½ en 1650 passe à 6 pataques —au marché noir— en juin 1651 [134]. En 1653 des plaintes s'élèvent contre le prix de l'huile à Bahia et dans tout le Reconcavo. Et le procureur du Conseil demande une enquête [135].

129. *Elem. Lisboa*, t. VII, p. LXXVI. Sur l'exportation : cas du bateau pris par Lancaster en 1601, *cf.* HS Lancaster, p. 78.

130. AD Angra, Câmara I (petit format), p. 485 (2 avril 1589) : *Registo duma provisão de S.M....*; *cf. Arq. dos Açores*, t. VII, pp. 319-321; AD Angra, Câmara (12 janvier 1662) : *Provisão de S.M....*

131. Tableau constitué grâce à la comptabilité du Cabido da Sé (ANTT Funchal) et aux registres des Vereações, qui eux donnent des prix « homologués ».

132. *Cf.* notre chapitre sur les produites de la mer.

133. *Atas Bahia*, t. III, p. 106 (2 novembre 1650).

134. *Atas Bahia*, t. II, p. 379 (29 juillet 1648); t. III, p. 37 (2 septembre 1649) et . 69 (26 mai 1650); AHU, Bahia VI (5 juin 1651) : *Informação do Capitão Bernardo de Aguirre...*

135. *Atas Bahia*, t. III, p. 256 (17 octobre 1653). Pour la réglementation des impôts, etc., *cf.* encore : *Atas Bahia*, t. III, pp. 194, 198, 336; t. IV, pp. 13, 62, 295 et 373. *Cf.* aussi Almeida Prado, *Bahia*, t. III, p. 261.

## LES PRODUITS DE L'ELEVAGE

Ressource méditerranéenne, l'élevage est une grande ressource du Portugal. Si la Mesta n'y existe pas, le nomadisme ou la transhumance — Fernand Braudel a montré l'incertitude des termes [136] — saisonniers et orientés du Nord au Sud, des montagnes vers les plaines, ont laissé des traces jusque dans la législation. Les forêts — *coutadas* — doivent, selon un *alvará* de 1605, avoir leurs *canadas* d'au moins trente pas de large, avec des balises bien visibles pour les passages des troupeaux. Les dégâts que ceux-ci occasionnent entraînent des dommages-intérêts mais non des amendes. Dans certaines régions, les pasteurs ont droit au port d'armes. Certes, il faut prendre des précautions contre les abus : passagge en fraude de la frontière — fonctionnaires qui favorisent leurs troupeaux — destructions des vergers des villes. Mais dans l'ensemble la législation protège les troupeaux contre tous les embarras que les cultivateurs sédentaires essaient de créer sous leurs pas [137].

Dans les terres basses, les bêtes profitent des jachères et le développement du maïs au XVIIe siècle a dû diminuer leurs possibilités. Plus on va vers le Nord, plus le gros bétail remplace les moutons et les chèvres. L'utilisation pour le maïs des terres basses, le long des rivières, y a diminué beaucoup son élevage [138]. Et pourtant c'est encore sur l'Entre-Douro-e-Minho et la Beira que Lisbonne compte au milieu du siècle pour compléter son ravitaillement [139]. La consommation de la viande reste assez faible, surtout à la campagne. Mais le lait est un aliment essentiel, de chèvre, surtout, sous forme de fromage. La quantité de bétail offerte sur le marché varie avec les oscillations climatiques — que l'on pense au massacre de moutons que représente une grande sécheresse — et avec les troubles politiques et sociaux. En 1666, l'ennemi traverse l'Alentejo, y brûle plusieurs bourgs et emmène avec lui plus de 20 000 têtes de bétail [140]. La demande varie aussi : les départs de flotte provoquent de vraies pénuries [141]. Il est vrai que se constitue peu à peu le cheptel impérial — insulaire, africain ou américain.

On comprend qu'un grand centre urbain comme Lisbonne surveille son ravitaillement en viande. Le *vereador do pelouro das carnes*, qui siège à la *casa das carnes*, est chargé de surveiller l'abattage et la vente. Les *cortadores* forment une jurande assez remuante. En 1654 ils sont entraînés par un mulâtre dans une sorte de rébellion [142]. Comme sur

136. *La Méditerranée* ..., pp. 38-42.
137. Fortunato de Almeida, *História de Portugal*, t. V, pp. 341-342; *Coll. Chron.*, 1er janvier 1605, p. 103.
138. O. Ribeiro, *Portugal* ..., pp. 132-139.
139. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 216.
140. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Port. V, p. 304.
141. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 368-371; t. VII, pp. 167-168.
142. *Elem. Lisboa*, pp. 566, 166 n et 467; t. V, p. 466.



le vin, pèse, sur la viande, le *real d'água*. Quant aux peaux, leur utilisation donne lieu à un important commerce [143]. Les peaux exportées ne paient aucun droit; les cuirs paient 160 réaux pièce, en 1642 [144]. Tout cela à Lisbonne, mais des règles analogues existent dans les autres villes [145].

A Madère, l'importation de viande et surtout de charcuterie et l'interdiction des exportations ne semblent se relâcher qu'à la fin de notre période [146]. L'artisanat du cuir a sa place et l'on trouve fréquemment, mêlés aux vignes, le sumac qui sert à tanner les peaux [147]. La viande vient des Canaries, des îles du Cap Vert, peut-être des Açores où pourtant il arrive qu'elle manque [148]. Les prix sont homologués (*aberturas*).

Les îles du Cap Vert sont très tôt un centre d'élevage. Leurs chevaux vont se répandre au XVIIe siècle dans tout l'Empire portugais [149]. Les Anglais chercheront à s'emparer de leur commerce, leur trouvant d'ailleurs un important débouché aux Barbades [150]. Les bovins donnent lieu à une petite industrie du cuir [151]. Les habitants proposeront de payer en chevaux la « dot de la reine d'Angleterre » [152]. Par contre, l'Angola ignore l'usage du cheval. Une vieille loi interdit même d'y importer des juments. Or le cheval est un besoin de la guerre. Vingt cavaliers, écrivent au roi les habitants, sont plus efficaces que 100 fantassins [153].

C'est surtout au Brésil que le problème de l'élevage a vite pris une très grande importance. Le bœuf est indispensable au travail de l'*engenho* et à la nourriture des blancs; le cheval à la défense, aux liaisons avec la ville, au transport des personnes. L'élevage s'est très vite développé autour des plantations, posant le problème des clôtures. Les Indiens eux-mêmes se plaignent des ravages que les bêtes viennent faire sur

143. Calendars, Colonial : American and West Indies 839 (7 nov. 1664).
144. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 461-463.
145. F. de Almeida, *História de Portugal*, t. V, pp. 122-124.
146. AD Funchal, Vereações (6 mars 1600, 6 juin 1620, 13 octobre 1627, 17 avril 1669).
147. *Saudades da Terra*, p. 107.
148. AD Funchal, Vereações (30 mai 1618, juillet 1618, 1er août 1618); AD Ponta Delgada, Vereações (13 avril 1633); AD Funchal (13 août 1658), etc.
149. AHU, Cabo Verde II (6 octobre 1649) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Açores III (2 août 1657) : *Carta do Capitão Mor da ilha do Fogo*; AHU, Açores III (20 mars 1659) : *ibid.*; AHU, Açores III (2 septembre 1661) : *ibid.*; Senna Barcelos, t. II, p. 43, 46.
150. AHU, Cabo Verde III (6 avril 1657) : *Da câmara da ilha do Fogo*; AHU, Cabo Verde III (9 mai 1657) : *Do governador* ...; Senna Barcelos, t. II, pp. 33, 34, 35; AHU, Cabo Verde III (16 juillet 1658) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Cabo Verde III (29 juin 1663) : *Carta do governador* ..., etc.
151. Senna Barcelos, t. II, p. 36.
152. Senna Barcelos, t. II, pp. 44-46; AHU, Cabo Verde III (19 juin 1664) : *Carta do governador*; AHU, Cabo Verde IV (30 juin 1665) : *Carta do governador*; AHU, Açores IV (4 septembre 1670) : *Consulta do C.º U.º*.
153. AHU, Angola VI (4 novembre 1644) : *Requerimento de João Rois Ferreira*; AHU, Angola VI (11 octobre 1664) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Angola VII (8 juillet 1670) : *Consulta do C.º U.º*; Publ. Arq. Nac. Rio, *Catalogue*, vol. I, p. 49 : *Carta Régia* de 14 décembre 1666; *Coll. Chron.*, p. 97 (6 novembre 1664).

leurs champs. Ils n'hésitent pas à les tuer. Ce qui, avec les attaques des fauves, peut représenter d'assez lourdes pertes pour les propriétaires de troupeaux[154]. De véritables exploitations d'élevage s'organisent aux confins de la zone sucrière. Abreu de Brito le signale pour la fin du XVIe siècle et il donne quelques prix : une paire de bœufs vaut au moins 30 000 réaux, une vache 10 ou 12 000, un mouton 1 200 à 1 600 réaux, une poule 6 à 700, un dindon 1 000 réaux[155]. Dans les « Dialogues », Brandónio parle d'un propriétaire qui avait plus de 1 000 têtes de gros bétail et qui semble être Duarte Gomes Silveira, établi au Nord de Pernambouc, à la limite du Paraïba. Les « dénonciations » à l'Inquisition font allusion à des éleveurs et à des pâturages (*currais*). Les couvents semblent avoir de grands éleveurs. L'acclimatation des races venues d'Europe a été pénible. Certaines herbes étaient nocives et les bêtes n'ont pu s'en apercevoir qu'à leurs dépens[156].

C'est dans le courant du XVIIe siècle que peu à peu l'élevage a pénétré vers l'intérieur. Les premières grandes régions d'élevage sont les rives du São Francisco moyen et inférieur, surtout la rive gauche, et la région de São Paulo. De là les troupeaux se répandent progressivement sur les immenses plateaux du centre du Brésil. La guerre avec les Hollandais apportera quelque trouble à l'élevage du São Francisco mais encouragera celui de São Paulo. A la fin du XVIIe siècle le cheptel brésilien sera très nombreux. Antonil, en 1710, parle de 800 000 têtes pour le *sertão* de Pernambouc, 500 000 pour celui de Bahia, 60 000 seulement pour celui de Rio[157]. Avant 1640, le Brésil est un gros importateur de bétail, de viande et de cuir du Portugal, du Cap Vert, du Rio de la Plata[158]. Peu à peu, après 1640, il se passe de ces importations et finit par exporter. Antonil nous explique combien coûte à Lisbonne un *meyo de sola* — une peau : sa valeur, à Bahia, est de 1 500 réaux; le chargement et le transport, respectivement de 10 et de 120 réaux, le déchargement de 10 réaux, auxquels s'ajoutent 340 réaux de droits, la font monter au prix de 1 980 réaux.

Chaque année, Bahia envoie 50 000 *meyos de sola* à 1 980 réaux qui correspondent à 99 000 000 réaux; Pernambouc, 40 000 *meyos de sola* à 1 750 réaux, soit 70 000 000 réaux; Rio de Janeiro et les capitales du Sud enfin, 20 000 *meyos de sola* à 1 640 réaux, soit 32 800 000 réaux. Au total, 201 800 000 réaux : autant que l'or, alors que le bois représente 48 000 000 réaux et le sucre 2 535 142 800 réaux. De plus, le tabac est envoyé en sachets de cuir, assez nombreux pour emballer 27 500 *rolos* de tabac par an[159]. Ce qui a facilité le développement de l'élevage à l'intérieur,

154. Simonsen, t. I, chap. VII et VIII; Almeida Prado, *Pernambouc*, t. IV, pp. 46-65; Caio Prado Junior, *Formação ...*, pp. 181-207; *Hist. Econ. ...*, pp. 52-58; Antonil, pp. 466-487.
155. *Um Inquérito*, p. 59.
156. *Cf.* note 155 et *Livro do Tombo S. Bento Bahia*, p. XXVII.
157. Antonil, p. 475.
158. A. Piffer Canabrava, *O Comércio Português*, spécialement chap. X
159. Antonil, p. 481.



c'est essentiellement la végétation peu dense de la *catinga*, le relief de plateau, la présence de dépôts salins, enfin la voie de pénétration et de déplacement facile, représentée par la vallée du São Francisco. Par contre, sur ces grands plateaux de l'intérieur, et en particulier du Nord-Est, la sécheresse peut être redoutable et massacer littéralement les troupeaux[160].

En réalité, tout cela est embryonnaire avant 1670 et parler de la grande *fazenda de gado* avec son *vaqueiro* aidé des *fábricas*, c'est toujours plus ou moins parler du XVIIIe et même du XIXe siècle. Jusqu'en 1670 les assemblées municipales s'intéressent plutôt au ravitaillement en viande et en cuirs, à leur pénurie souvent menaçante. En cuirs : le 5 février 1628 la ville de Bahia interdit d'en exporter sans sa permission[161]. Les marchands essaient de ne pas payer les droits à l'entrée[162]. En 1670, à Recife, ils s'insurgent contre le monopole de la vente des cuirs créé à leur profit par les gouverneurs[163]. Pour la viande, les besoins de la troupe, dans les camps portugais de Pernambouc, obligent longtemps les gens de Bahia à l'importation du Cap Vert, aux réquisitions, à la répartition de la fourniture, à la taxation des prix[164]. A partir de 1656, les besoins paraissent moins lourds. Les abattoirs municipaux son affermés[165]. En 1659 un impôt d'un million et demi de réaux, perçu sur le bétail, est destiné à l'entretien de l'infanterie[166]. En 1664, 1666, on assiste à des diminutions du prix de la viande, signes de son abondance[167]. En 1666 même, on envoie des chevaux en Angola[168].

Ce développement pastoral du Brésil, postérieur au développement agricole proprement dit, correspond à une maturité plus grande de l'économie brésilienne. Celle-ci répond mieux désormais aux besoins des villes et bientôt à ceux de la nouvelle démographie née de la poussée minière.

160. Caio Prado Jnior, *Formação ...*, pp. 181-207.
161. *Atas Bahia*, t. I (5 février 1628).
162. AHU, Bahia I (31 octobre 1623) : *Requerimento de António Rodrigues.*
163. AHU, Pernambouc V (27 juin 1670) : *Carta da Câmara de Olinda.*
164. *Atas Bahia*, t. II, pp. 232, 344; t. III, pp. 148, 240.
165. *Atas Bahia*, t. III, pp. 314, 394.
166. *Atas Bahia*, t. IV, p. 15.
167. *Atas Bahia*, t. IV, pp. 133, 188, 250.
168. BN Rio, *Doc. Hist.*, série V, vol. VII, p. 277.

## LES EPICES

Nous n'avons pas ici à nous étendre sur la décadence du commerce des épices au XVIIe siècle[169]. Notons seulement ses incidences sur l'économie atlantique.

Comme au siècle précédent, nombre de bateaux, venus des Indes, généralement contraints par les nécessités de la mer, s'arrêtent dans les ports de l'Angola, du Brésil ou des Açores. Il faut alors transporter les épices de ces ports à Lisbonne. Une partie reste dans ces pays où elle trouve tant de débouchés que le gouvernement de Lisbonne s'inquiète. Ne voit-il pas en effet se développer un trafic qui ne passe pas par la métropole, qui n'y paie pas les droits sauveurs d'un budget malheureux[170] ?

De plus, pour protéger les épices des Indes Orientales le gouvernement va empêcher ou réglementer l'exploitation des épices atlantiques. C'est le cas du poivre. Celui qui vient de l'Inde s'appelle *pimenta.* Sur la côte de Guinée on trouve à la fois la *pimenta* africaine et la malaguette, ou graine de Paradis.

> « La plante qui porte cette graine, nous dit Dapper, a les feuilles épaisses, de 4 pouces de long et de 3 de large. La tige du milieu est fort haute et il en sort plusieurs filaments qui se répandent en ligne oblique par toute la feuille, comme dans celles de l'arbre qui porte le girofle, le goût des tiges et du fruit tient de celui du clou; mais n'est pas tout à fait si fort. Ce fruit est de figure ovale et de la grosseur d'une figue, l'écorce est souple, de couleur roussâtre ou d'un brun pâle; mais c'est un poison. Elle sert à couvrir des grains polis, à plusieurs angles et plus petits que ceux du poivre. Ces grains sont contenus dans de petites cellules et séparés les uns des autres par les filaments blancs par dedans et forts comme le poivre et le gingembre. Les grains qui ne sont pas mûrs sont rouges et de bon goût, ceux qui sont de couleur de châtaigne, gros, pesants et bien unis sont les meilleurs : mais les noirs sont les moindres et ils prennent cette couleur lorsqu'ils se fermentent dans les vaisseaux où on les a mis tous mouillés. »[171]

Jusqu'en 1637 Mina est un des ports de chargement de la malaguette[172]. Mais la côte de Guinée possède le « faux poivre », la *pimenta,* ou « poivre d'Espagne ». « Il croît, explique Bosman, sur des arbrisseaux, semblables aux groseillers de Hollande, si ce n'est qu'ils sont plus bas ». Il en existe deux sortes : le gros poivre et le petit. Ils commencent tous deux par être verts. Mais par la suite ils changent de couleur, « le petit en beau rouge et le gros en rouge et noir; ils paraissent tous deux fort agréables à la vue »[173].

Ce faux poivre existe aussi au Maranhão à l'état naturel. Avant même qu'on l'y découvre il y avait été importé de l'Inde. Les Jésuites du Maranhão avaient appelé de l'Inde Frère Jean de l'Assomption pour prendre en main sa culture[174].

C'est au Maranhão que l'on trouve aussi les autres épices des Indes, en particulier le clou de girofle et même la cannelle, la cannelle-clou, découverte dans les Tocantins en 1659 et qui ressemble beaucoup au clou, à la noix muscade et au macis[175]. Le Conseil d'Outre-Mer s'en préoccupe dans sa séance du 5 septembre 1648. Le 3 août il avait demandé au gouverneur du Maranhão des échantillons de noix muscade. Le 18 juin 1649 il les a reçus[176]. En 1650 un charpentier des Pères de la Compagnie de Jésus trouve du benjoin dans la capitainerie de Porto Seguro. Le gouverneur général du Brésil prie le capitaine général de Porto Seguro de lui en expédier[177]. En 1662 il est question de clou de girofle. S'agit-il de la canelle-clou ou du vrai clou de girofle ? Le gouvernement de Lisbonne demande encore des échantillons. Leur prélèvement et leur transport, précise le roi, doivent être faits sous forme d'*estanque*[178]. En 1668, il ajoute que le prix des épices, du clou en particulier, doit être libre[179]. On pourrait citer d'autres épices comme la gomme de coprah, extraite du *jatoba* ou du *putaycica* et exportée pour la première fois du Brésil en 1669. Un édit royal lui est consacré en 1670[180]. Mais la grande épice atlantique, celle qui a risqué un moment de concurrencer sérieusement celle des Indes, c'est le gingembre.

On le trouve en Afrique et il a été apporté de São Tomé au Brésil au XVIe siècle. Il a suffi, dit Gabriel Soares, d'une demi arrobe pour en donner plus de 4 000 au bout de 4 ans. Puis en 1578 le roi s'en approprie le monopole et interdit son exportation de l'Afrique et du Brésil. Dès lors, on l'abandonne, dans la région de Pernambouc où il était très répandu. Et quand les Hollandais envahissent la capitainerie, ils le trou-

169. *Cf.* Lúcio de Azevedo, *Épocas ...,* chap. III; Gentil da Silva, *Contratos da Trasida de Drogas ...*; Damião Peres, *As Casas da India e Mina ...*, etc.
170. AHU, India I, nº 23 (1598) et II (25 octobre 1600) : *Protesto dos contratadores das naus ...*; ces deux documents communiqués par V. Magalhães Godinho; AHU, Bahia I A (1610) : *Cartas e certidões que tiveram nas caravelas que trouxeram do Brasil a fazenda da nau N.ª S.ª de Jesu ...*; AHU, Bahia I (11 décembre 1610) : *Consulta do C.º da Fazenda sobre as ajudas de custo ...*; AHU, Açores I (11 août 1623) : *Carta de Manuel do Canto de Castro*; *Coll. Chron.*, p. 92 (15 décembre 1651).
171. Dapper, p. 274 et suiv.
172. Simancas, SP 1 092 m, p. 6 (13 août 1605) : *Sobre a malagueta que veo da Mina* : *Carta d'El Rei ao Conselho ...*



173. Bosman, *Guinée*, p. 318. C'est ce poivre qu'on appele aussi « *pimenta de rabo* », c'est-à-dire poivre a queue. *Cf.* V. Magalhães Godinho, *L'économie de l'Empire Portugais ...*, pp. 541-542.
174. Simonsen, t. II, p. 209.
175. Simonsen, t. II, pp. 208-209.
176. AHU, Maranhão I (5 septembre 1648) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Maranhão II (18 juin 1649) : *Consulta do C.º U.º*.
177. BN Rio, *Doc. Hist.*, série I, vol. III, p. 84.
178. AHU, Maranhão II (9 septembre 1662) : *Decreto de S.M.*
179. *Anais Bibl. Pará*, 1re série, p. 57.
180. Simonsen, t. II, pp. 209-210.

vent à l'état sauvage et délaissé par les Blancs et les Noirs[181]. Au début du XVIIe siècle, les agents du roi préviennent celui-ci des dangers qu'il y a à interdire l'entrée à Lisbonne du gingembre brésilien: il va en contrebande vers les ports du Nord de l'Europe et le roi perd une belle source de revenus fiscaux[182]. Que l'on autorise du moins, demande en 1626 la municipalité de Bahia, l'exportation, vers le Portugal, des conserves de gingembre. Ce sera un moyen de remédier à la crise qui s'est abattue sur la capitainerie après le sac hollandais[183]. Après 1640, on se rend compte même qu'avec la décadence de l'Inde portugaise, les mesures restrictives inaugurées en 1578 ont rendu insuffisant l'approvisionnement de Lisbonne en gingembre. La municipalité de São Tomé se plaint. Et le roi autorise la libre plantation du gingembre dans l'île[184]. En réalité, les Philippes redoutaient la concurrence que pourrait faire le gingembre portugais à celui des Indes de Castille, Saint Domingue en particulier, qui fournissait, par les droits qu'il payait, des revenus importants à la couronne. En 1641, Jean IV n'a plus les mêmes craintes. Et même, en 1642, il autorise les habitants du Brésil à semer en gingembre et indigo les terres qui ne sont pas réservées à la canne à sucre, à condition de planter en manioc une surface égale. On craint que les nouvelles cultures spéculatives ne diminuent les possibilités de subsistance du Brésil, diminution qui retomberait sur les esclaves et sur les pauvres[185]. En 1644, le Conseil décide que les épices venues d'Amérique passeront comme celles d'Orient par la *Casa da India* alors que le bois de campêche, le sucre, les cuirs et autres produits proprement américains passeront toujours par la douane[186]. En 1671, le Conseil exemptera même de la moitié des droits le gingembre venu d'Amérique[187].

On pourrait classer avec les épices d'autres produits de faible volume et d'assez grande valeur marchande. Citons seulement l'ivoire associé aux esclaves dans les *asientos*. Si, selon le contrat de Pedro de Sevilha et António Mendez de Lamego, le commerce de l'ivoire est permis aux asentistes, ceux-ci s'obligent pourtant à en payer les droits en sus du prix de la ferme. Tout l'ivoire exporté de la colonie doit préalablement être porté à la factorerie royale et les expéditions munies du certificat des officiers royaux en relatant la quantité et le poids « afin que les asentistes soient obligés aux droits » (art. 4)[188]. Des « défenses », objet du commerce, les unes appartiennent à des éléphants qu'on a tués, les autres ont été trouvées. Bosman qui note ces deux sources ignore quelle

181. Almeida Prado, *Pernambouc*, t. IV, pp. 40-41; Simancas SP 1 474 m, pp. 108-109: *Cópia do alvará de 1578*; Pyrard, t. II, p. 217.
182. AHU, Bahia I (20 août 1617): *Carta do Procurador dos feitos da Fazenda*...
183. AHU, Bahia I (1626): *Carta da Câmara da Bahia*...
184. AHU, São Tomé I (8 juin 1641): *Petição dos Vereadores*...; AHU, São Tomé I (26 juin 1641): *Consulta do C.º da Fazenda*; AHU, São Tomé I (9 juillet 1644): *Despacho do C.º*.
187. *Coll. Chron.*, p. 190 (10 avril 1671).
188. *Cf.* G. Scelle, *La traite*..., p. 326.



est la plus importante[189]. Dans l'ensemble de l'Afrique noire le produit semble abondant. Le Congo paraît en être très riche[190]. Dans la Serra Leoa, en 1663, une nef anglaise embarque d'un seul coup 28 000 « dents »[191]. Et la maison néerlandaise de Kamper signale en 1580 ce produit parmi ses marchandises[192]. Le poids des défenses varie. Bosman a vu, cas un peu exceptionnel, un vieil éléphant dont les deux défenses réunies pesaient 220 livres[193].

A l'ivoire ajoutons la civette, qui semble venir, surtout, du Cap Vert[194].

## LES FUTURS GRANDS PRODUITS

Parmi les futurs grands produits de l'économie brésilienne le coton tient au XVIIe siècle une place spéciale: celle d'une culture déjà décadente avant de redevenir une grande culture. Le coton existait avant l'arrivée des Européens. C'était l'*Amanayré* ou *Maniré* ou *Mandeju*, et les Indiens appelaient *Amaniutyba* les champs de coton. On en trouvait dans la région de Bahia comme dans celle de Pernambouc. Les Indiens filaient et tissaient, tirant du coton leurs hamacs et leurs filets de pêche, leurs cordages et leurs rubans. C'était, avec le bois brésil, un des produits achetés par les flibustiers français aux Indiens.

Les colonisateurs portugais s'intéressèrent à la culture du coton — *algodão*. Nous avons gardé la trace d'une *sesmaria* concédée par Duarte Coelho près du Cap Saint Augustin à charge, pour le concessionnaire, d'y établir, entre autres cultures, celle du coton. C'est au Cap Saint Augustin qu'était créé un peu plus tard, vers 1571, l'*Engenho Algodoais* qui donna même son nom au ruisseau voisin[195]. En 1588, Philippe II demande au vice-roi de l'Inde d'envoyer des tisseurs de coton au Brésil[196]. Brandónio, le personnage des *Diálogos*, nous renseigne sur la culture et l'industrie de ce textile qui rend bien sur la terre brésilienne. Peu de temps après avoir été semé, il donne des fruits[197]. Un arbuste, précise Gabriel Soares, dure 7 ou 8 ans. Chaque année on casse à la main les

189. Bosman, *Guiné*, p. 243.
190. A. Battle, *Guinea*, Hakl. Soc., pp. 53-52.
191. Silveira, *Faro*, p. 85.
192. *Kamper*..., p. LIII.
193. *Cf.* note 190.
194. AHU, Cabo Verde IV (9 juin 1667): Lettre de la Municipalité de Ribeira Grande au Roi; AHU, Cons. Ultramarino XVI, f. 228 (12 août 1667): *Consultas Mixtas C.º U.º*; Alf. Lisboa, Extractos VII, p. 203 (7 juin 1659): *Despacho do Conselho*; AHU, Decretos América 54, p. 12 (28 mai 1659): *Proposta*...
195. Pour tout ce qui précède voir Pereira da Costa, *Anais Pernambucanos*, vol. I, pp. 602-606.
196. *Anais Pernamb.*, pp. 602-603.
197. *Diálogos*, p. 152.

branches sèches[198]. Les graines sont tirées des capsules et mises en tas : c'est le coton « sale », par opposition au fil de coton, le coton « propre ». Pour séparer le fil de la graine, on utilise une machine formée de deux meules tournant l'une contre l'autre. Le coton est alors mis dans de grands sacs de toile où il est bien tassé pour que la balle soit dure et raide. Ainsi il ne souffre pas de la pluie ou de l'eau de mer et peut rester sur le pont des navires[199]. Le transport, cependant, coûte aussi cher que la production, 2 000 réaux l'arrobe à la fin du XVIe siècle. A Lisbonne le prix de vente est donc d'environ 4 000 réaux l'arrobe. Ce prix s'effondre au XVIIe siècle sous la concurrence de Venise, par où s'introduit, en Europe, le coton égyptien[200]. En 1657, on perçoit encore à Lisbonne un droit sur le coton importé. Mais Antonil, en 1710, ne fait pas mention du coton parmi les grands facteurs de l'opulence brésilienne[201]. Le « Réglement des gouverneurs d'Angola » du 10 avril 1666 encourage le développement du coton, si bien adapté au sol et au climat de la colonie africaine, et qui y existe, déjà, en grande quantité. Et il reproche aux habitants de ne pas s'intéresser à la culture en général, à la différence des Portugais du Brésil. C'est qu'ici le *resgate* avait plus d'attrait que la culture[202].

Moins important que le coton, le cacao, qui ne sera réellement cultivé qu'après 1670 et dont la grande époque sera le XIXe et le XXe siècles[203]. Cependant en 1665 le gouverneur général du Brésil écrit au capitaine général du Para pour lui demander des greffes et des graines. Car, dit-il, « j'aime le chocolat ». Et, prophète en son genre : « surtout sa culture peut être très utile au Brésil »[204]. Pas plus que le cacao, le riz ne mérite qu'on s'y arrête longuement. Cependant Bosman nous signale sa présence dans certaines parties de la côte d'Afrique[205] et Dapper nous parle de la manière dont les *Quopas* le cultivent.

> « Après qu'un champ a rapporté une fois, ils le laissent reposer pendant 2 ou 3 ans. Ils commencent à semer le riz à la mi-janvier ou au commencement de février. D'abord, ils coupent tous les arbres, afin de donner à la terre le temps de se sécher : après quoi ils sèment. Celui qui jette la semence passe devant et d'autres ouvriers le suivent avec des herses et des râteaux de fer, pour cacher la semence et la couvrir de terre. Il arrive d'ordinaire qu'elle a poussé 3 jours après : mais il faut avoir soin de chasser des terres ensemencées certains petits oiseaux qui s'y jettent par grosses troupes, jusqu'à ce que le riz soit bien enraciné.

198. Gabriel Soares, cité par Almeida Prado, *Pernambouc*, t. IV, pp. 36-37.
199. *Diálogos*, pp. 152-153.
200. Alf. de Lisboa, Extractos VII (5 novembre 1657) : *O que se tirava de cada saca de algodão* ...
201. *Cf.* ce que dit Almeida Prado, *Pernambouc*, t. IV, p. 36.
202. AHU, Angola VII (10 avril 1666) : *Regimento dos governadores de Angola* (*cf. Legislação Antiga*, pp. 296-307).
203. *Cf.* Simonsen, t. I, pp. 207-208.
204. BN Rio, *Doc. Hist.*, série VII, vol. IX, p. 227.
205. Bosman, *Guinée*, p. 310.



> Après cela on a à craindre les buffles et les éléphants qui aiment fort cette graine : c'est pourquoi on entoure les champs de bonnes et de fortes haies.
>
> Comme les saisons sont différentes sur la côte ou dans les lieux bas et marécageux et sur les montagnes ou les lieux élevés : ils ensemencent ces derniers au mois de mai, après les pluies. Et comme il pleut plus tôt ou plus tard à proportion que les cartiers sont plus ou moins éloignés de la mer; ceux qui sont laborieux peuvent faire 3 récoltes semant leur riz en 3 cartiers différents, en mettant un mois d'intervalle entre les semailles, afin qu'il y en ait tout autant entre les moissons qui arrivent 3 mois après et qu'ils le puissent recueillir plus commodément. Dès que le riz commence à mûrir il faut prendre grand soin de chasser les oiseaux. C'est pourquoi on voit en ce temps là les Nègres armés de flèches et de frondes veiller à la garde de leurs champs ... »[206].

Au Brésil, selon Brandónio, le manioc a été préféré au riz qui pousse pourtant très bien, sans doute parce que les terres les plus humides sont réservées à la canne à sucre[207]. Ce riz, originaire du Brésil, était le riz rouge qui sera remplacé au XVIIIe siècle par le riz blanc de Caroline[208].

Le tabac est déjà le plus important de tous les futurs grands produits. Il a été introduit du Brésil au Portugal dans la première moitié du XVIe siècle. On le considère à la fois comme une herbe médicinale — il facilite la digestion, guérit l'asthme et supprime les maux de dents — et déjà comme un passe temps, un vice même. A la fin du XVIIe siècle on devait évaluer à un million le nombre des fumeurs, au Portugal et dans les îles adjacentes[209].

La culture du tabac s'y est répandue à la fin du XVIe et XVIIe siècle. Elle y a été encouragée par la demande extérieure. Le tabac était fumé en Angleterre depuis 1586 et en Belgique depuis 1576. On ne sait quand exactement fut affermé le monopole de la vente. Nous savons qu'en 1624 il est étendu à l'Inde. En 1639 est signé le contrat *do estanco do tabaco* pour le Portugal, l'Algarve, les îles adjacentes et les conquêtes sauf l'Inde, le Brésil et les places d'Afrique. Contrat signé, pour 6 ans, avec Francisco Lopez, habitant de Madrid. Lopez doit payer 20 200 *cruzados* par an et une anticipation de 40 000 *cruzados*. Le tabac payait 15 réaux par livre à l'importation et 3 % à l'exportation[210]. En 1642, à la demande des marchands et des marins, l'*estanque* est supprimé, mais le tabac paie désormais 30 réaux à l'importation ou à la production et 10 % à l'exportation[211]. En 1644, l'*estanque* était rétabli au prix de 62 000 *cruzados*, le recouvrement de l'impôt par l'Etat étant trop difficile parce que trop dispersé. Les fermiers sous-traitent pour chaque province : par exemple

206. Dapper, p. 259.
207. *Diálogos*, p. 179.
208. Simonsen, t. II, p. 207.
209. Pour tout ceci, *cf.* Lúcio de Azevedo, *Épocas* ..., pp. 269-280 et G. Belotti, *Le tabac brésilien aux XVIIe-XIXe siècles*, Thèse dactylographiée, Paris X.
210. Simancas, SP 1 540 m, pp. 1-30 : *Contrato do estanco do tabaco* ...
211. *Coll. Chron.*, p. 157 (23 août 1642).

avec Philippe d'Aldana pour Terceira à 200 000 réaux[212]. En 1649 nouveau changement de politique : la culture du tabac est interdite sous prétexte qu'il occupe la place du blé dont on manque[213]. En réalité, on préfère centraliser les droits sur le tabac dans les douanes, faciles à surveiller[214]. Le bénéficiaire de cette mesure doit être le Brésil. En 1650, le contrat du tabac est adjugé à Leonardo Lopes de Carvalho pour 6 ans. Il couvre toujours le royaume, les îles et autres conquêtes excepté l'Inde, le Brésil et les places d'Afrique. Une fois qu'ils ont retiré le tabac de la douane, les importateurs de tabac par Lisbonne, doivent le présenter à peser au *Ver-o-Peso*. On précise bientôt que l'*estanque* s'appliquera au ravitaillement de l'armée et à celui de l'Inde[215]. En 1659, le contrat est adjugé à 64 700 *cruzados* par an. En 1716 il le sera à 1 400 000[216].

Le tabac existe aussi en Afrique Noire. A l'époque de Bosman il y abonde. Mais quand les nègres le fument, les Blancs doivent s'enfuir, tellement il sent mauvais. D'ailleurs, les Noirs qui sont en contact avec les Blancs fument du tabac brésilien, meilleur[217]. Et le tabac est devenu vers 1670 une véritable monnaie d'échange pour les esclaves[218]. C'est en effet le Brésil qui est le grand, le premier grand producteur de tabac du monde. Cette position s'affirme dans la seconde moitié du XVIIe siècle. Cependant le tabac a eu du mal à triompher de la concurrence de la culture de la canne, des fléaux naturels, animaux de toutes sortes friands de feuilles de tabac : fourmis, lézards, pucerons, grillons[219]. De Bahia et de Pernambouc où les débouchés portugais et africains l'encourageaient, le tabac est passé au Maranhão. En 1637 ses habitants voudraient qu'on interdise l'entrée de tabac étranger au Portugal ce qui donnerait un débouché au seul produit exportable du Maranhão[220].

Le tabac rapporte tant qu'en 1639 la municipalité de Bahia doit interdire d'en planter pour maintenir un minimum de cultures alimentaires nécessaires à la subsistance de la population[221]. Un frein : l'impôt : par exemple celui payé à Olinda, en 1656, pour l'entretien des troupes en campagne[222] ou celui perçu pour la dot de la reine d'Angleterre et auquel les habitants de Sergipe d'El Rei essaient d'échapper en partie en fournissant au fisc du tabac de très mauvaise qualité[223]. En novembre 1666 la flotte du Brésil arrivant à Lisbonne apportera 20 000 quintaux

212. *Coll. Chron.*, p. 240 (26 juin 1644); Macedo, t. I, p. 170; Drummond, p. 87.
213. *Coll. Chron.*, p. 43 (10 mai 1649).
214. Lúcio de Azevedo, *Épocas ...*, p. 277.
215. *Coll. Chron.*, p. 61 (14 mai 1650); pp. 65 et 66 (30 août 1650).
216. Lúcio de Azevedo, *Épocas ...*, p. 280.
217. Bosman, *Guinée*, p. 319.
218. Simonsen, t. II, pp. 201-202.
219. Almeida Prado, *Pernambouc*, t. IV, pp. 35-36.
220. AHU, Maranhão I (16 septembre 1637) : *Requerimento dos moradores do Maranhão ...*
221. *Atas Bahia*, t. I (5 février 1639).
222. Pereira da Costa, *Anais Pernambucanos*, t. III, p. 390.
223. BN Rio, *Doc. Hist.*, série V, vol. VII, p. 258 (*cf.* aussi p. 250); *Atas Bahia*, t. IV, pp. 262, 362, 391, 392.



de tabac, quantité considéré comme anormalement basse par suite d'une épidémie et de la mortalité, très forte cette année là, chez les esclaves[224]. Antonil en 1710 parle, assez longuement, de la culture et du transport du tabac : mais, de ce qu'il dit, il est difficile d'inférer ce qui se passait 40 ans plus tôt : la culture est alors trop jeune pour être restée longtemps la même[225].

## LES AUTRES PRODUITS

Il n'est pas question de les étudier tous. Chacun en lui même mériterait son chapitre ou sa thèse. Mais ses problémes seraient-ils tellement différents au Portugal et ailleurs ? Insistons seulement sur quelques-uns d'entre eux, particulièrement fréquents dans l'économie coloniale portugaise au XVIIe siècle.

D'abord les produits de teinture. Dans la métropole, à la cochenille médiévale s'est ajouté le pastel. L'infant Don Henri en avait même reçu un moment le monopole[226]. Mais les terres d'élection de la guede sont au XVIIe siècle les Açores[227]. La variété qu'on y cultive est l'*Isatis lusitanica*, la variété française et de l'Europe du Nord étant plutôt l'*Isatis Tinctoria*. Son introduction dans les îles est semble-t-il due aux Flamands, qui apportèrent avec eux les procédés de traitement des feuilles après leur récolte. La première île touchée fut Faial. De là, la culture du pastel s'étendit successivement à Pico, Terceira, Flores, São Jorge, Graciosa. Mais la meilleure qualité se trouvait à Santa Maria et la quantité à São Miguel, où les semences auraient été directement apportées de Toulouse. A la fin du XVIe siècle, sa culture menace celle du blé et aggrave les disettes. On doit obliger les producteurs à cultiver au moins deux fois plus de blé que de pastel. Les procédés de traitement étaient analogues à ceux utilisés dans le Languedoc. Dans l'île, la production atteignait 60 000 quintaux représentant une valeur de 160 000 *cruzados*. Les droits perçus s'élevant au quart, c'était 40 000 *cruzados* qui rentraient chaque année dans les caisses du roi. Au début du XVIIe siècle, São Miguel produisit jusqu'à 100 000 quintaux vendus 2 000 réaux chacun. Certains habitants se faisaient alors jusqu'à 300 000 *cruzados* de revenus dans les affaires de pastel. En 1612 cependant, le prix du

224. AN Paris, B I 643 (20 novembre 1666) : *Lettre de Lisbonne : « la flotte du Brésil au nombre de 32 vaisseaux ».*
225. Antonil, pp. 290-341. Se reporter plutôt à G. Belloti, cité plus haut.
226. *Cf.* Fortunato de Almeida, t. III, p. 529. Sur le pastel français, *cf.* Gilles Caster, *Le commerce du pastel et de l'épicerie à Toulouse de 1450 environ à 1561*, Toulouse, 1962, 411 pp.
227. Pour tout ceci, *cf.* Dr Carreiro da Costa, *A cultura do pastel nos Açores*, dans *Comissão Reguladora dos Cereais ...*, nº 4, pp. 1-38.

pastel a subi une chute grave attribuée à l'homologation de ce prix par les marchands eux-mêmes. Ce monopsone semble avoir diminué la qualité du pastel auquel on s'habitue, pour abaisser son coût de production, à mélanger des herbes et de la terre. La municipalité de Xila Franca do Campo préconise des mesures de publicité et de contrôle pour la vente et pour la culture[228].

La décadence du pastel dans le courant du XVIIe siècle est due peut-être en partie à la lourdeur des impôts : les dizimes, la *vintena*, le droit de 2 % pour la construction de la forteresse de São Braz à Ponta Delgada, en tout, presque un cinquième du prix total[229]. Elle est due surtout à la poussée de l'indigo dans le Nouveau Monde. Culture de l'Inde, elle est interdite dans l'Atlantique pour ne pas ruiner les comptoirs portugais d'Asie. Avec leur décadence définitive, l'occupation d'un certain nombre d'entre eux par l'ennemi et la demande croissante de l'Europe, le roi se décide, après la Restauration, à permettre sa culture au Brésil, du moins dans les terres impropres à la culture de la canne[230]. C'est la même pénurie qui explique la réduction des droits d'entrée au Portugal en 1644. Le droit de 28 000 réaux par *quintal* perçu jusque là, a encouragé les navires étrangers à aller chercher l'indigo directement aux Indes. Il ne faut plus désormais percevoir sur l'indigo des droits plus élevés que sur les autres épices[231]. C'est au Maranhão surtout que se développera l'indigo, à la fin du siècle[232].

Le pastel et l'indigo ne sont pas les seules plantes tinctoriales de l'Empire. L'orseille, *urzella*, lichen dont on extrait une belle couleur rouge violet, fait l'objet d'un important commerce aux Açores et à Madère, où les *Ilhas Desertas* en sont couvertes[233]. On trouvait aussi aux Açores le garance —*azarcão* ou *ruiva*— *rubia tinctorum*. Enfin les Portugais

228. En plus de l'article de Carreiro da Costa, *cf.* Simancas, SP 1 557 m, p. 8 v° : *Alvará para que El Rei ...*; Drummond, p. 165; *Arq. dos Açores*, vol. XII, pp. 1-16 et 34-38; AD Ponta Delgada, Câmara Munic. III, f. 2 941 v° (26 janvier 1850) : *Carta régia*; AD Ponta Delgada, Canto I-5, p. 32 (26 mars 1598) : *Foral das alfândegas das ilhas*; p. 89 (16 novembre 1544) : *Carta de quitação ao feitor Manoel da Costa*; p. 130 (10 juillet 1600) : *Conhecimento escrito por Thomas de Torres*; p. 181 (1594) : *Pastel granado*; p. 197 (14 janvier 1599) : *Regulamento que o dito F.co Botelho fez*; AHU, Açores I (5 février 1543) : *Requerimento de Cosmo d'Aguiar de Carvalho*, etc.

229. AD Ponta Delgada, Câmara Munic. II, f. 65 (1er avril 1670) : *Alvará mandando pagar 2 % para fortificação desta ilha.*

230. Simonsen, t. II, chap. IV.

231. *Coll. Chron.*, p. 235 (8 avril 1644). *Cf.* aussi sur l'indigo : *Elem. Lisboa*, t. I, p. 158; Simancas, SP 1 496 m, p. 97 (10 juillet 1607) : *Carta del Rei ao bispo Vice Rei*; AHU, Reino II (25 janvier 1618) : *Anil : Dizem Francisco Fernandes e Adam Ferreira ...*; Alf. de Lisboa, Decretos América 53 B, p. 33 (10 décembre 1643) : *Anil : o Provedor da Alfândega remeta a Caza da India ...*; ANTT, Funchal : Andrade (5 août 1648 - 24 mai 1649).

232. AHU, Maranhão III (24 novembre 1656) : *Consulta do C.° U.°*; AHU, Maranhão III (21 octobre 1670) : *Ordem do Príncipe*; AHU, Maranhão III (5 février 1671) : *Consulta do C.° U.°*.

233. *Cf.* Carreiro da Costa, art. cit.; *Elucidário Madeirense*, art. « ursella ».



utilisaient pour leurs teintures le bois de campêche, le lis, le sumac et toutes les écorces possibles de fruits et de légumes[234].

Une place à part pourrait être faite aux produits chimiques, le salpêtre, la poudre, le savon. Le Portugal manque de salpêtre, matière première essentielle à la fabrication de la poudre. On en fait venir de Castille, de Valence, de l'Aragon, du Maroc, de l'Inde[235]. Le 11 décembre 1625 le roi écrit, en substance, aux gouverneurs du royaume de Portugal : « Vous m'avez dit qu'on avait fait des recherches et qu'on avait trouvé du salpêtre à Torres Novas. Qu'on fasse une enquête avec des gens compétents pour repérer tous les endroits du royaume où il y en a et apprécier la quantité et la qualité »[236]. Le salpêtre est particulièrement nécessaire où l'on se bat, au Brésil par exemple. Il y arrive parfois directement de l'Inde. On cherche aussi à l'y fabriquer. En 1643, malchance : un capitaine d'artillerie envoyé pour prospecter les gisements tombe malade et le gisement découvert passe aux mains des Hollandais[237].

Avec la poudre, on se préoccupe beaucoup du *murrão*, la mèche à canon. Toutes mesures sont prises pour en importer et pour suspendre les taxes à l'importation de cet important produit[238].

Quant au savon noir, il semble que sa fabrication et sa fourniture soient concédées à un fermier dès le XVIe siècle[239]. Il arrive que le fermier ne remplisse pas ses obligations. Dans ce cas, la vente du savon est rendue momentanément libre[240]. Les savonneries peuvent aussi échoir à un donataire appartenant à la famille royale[241]. Il faut surveiller les importations de savon blanc pour empêcher qu'il fasse concurrence au savon noir, objet de la concession[242]. Parfois il y a conflit entre les

234. *Cf.* Carreiro da Costa, art. cit.

235. AHU, Reino IV (22 août 1624) : *Consulta do Conselho*; Simancas, SP 1 497 m, p. 1 (24 septembre 1607) : *Carta régia*; Simancas, SP 1 519 m, p. 49 (12 juin 1625) : *Del rei aos Governadores*; Simancas, SP 1 520 m, p. 127 (6 nov. 1626) : *Del rei aos Governadores*; *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 33; t. V, p. 423; AHU, Reino XI (25 novembre 1642) : *Em conformidade de que V.M. mande ...*; *Coll. Chron.*, p. 27 (10 mars 1659); p. 321 (29 juillet 1654).

236. Simancas, SP 1 519 m, f. 116 (11 déc. 1625) : *Del Rei aos Governadores.*

237. AHU, Bahia IV (2 avril 1648) : *Chegada à Bahia do galeão S. Pedro ...*; AHU, Bahia IV (15 juillet 1643) : *Requerimento de António Mateus Moreno, capitão de artilharia ...*

238. Alfândega de Lisboa, Extractos V, p. 27 (19 août 1638) : *Decreto do C.°*; VI, p. 67 (5 septembre 1644) : *Decreto de S.M.*; VII, p. 205 (22 décembre 1659) : *Despacho do C.°*; *cf.* AHU, Angola VII (7 février 1669) : *Conhecimento em forma ...*; AHU, Angola VII (16 avril 1669) : *Portaria das munições*; AHU, Angola VI (16 novembre 1664) : *Petição de F.co Esteves*; AHU, Reino VII (22 oct. 1635) : *Do Provedor ...*; AHU, Reino IX (25 avril 1637) : *Carta de Contas*; ANTT, Funchal : Andrade (23 nov. 1670); BN Paris, Fonds portugais 27 (23), n° 46, ff. 100-113 : *Assentos e condições que fez Gregorio Gomez Hernandez.*

239. *Elem. Lisboa*, t. I, p. 597.

240. *Elem. Lisboa*, t. I, p. 597.

241. *Coll. Chron.*, p. 402 (1 2octobre 1656).

242. Alfândega de Lisboa, Extractos IV-2 (8 août 1603) : *Que nas alfândegas se não despache ...*; Evora, *Livro Dourado*, p. 279 (10 octobre 1603) : *Alvará sobre a defesa do sabão branco ...*

municipalités et le roi, le *contratador* ou le donataire. C'est ce qui se produit à Lisbonne en 1625, le donataire ayant voulu faire supprimer le privilège traditionnel de la ville de fixer le prix du savon[243].

Ne parlons pas des mines; renvoyons, pour elles, à notre chapitre sur la monnaie. Ne parlons pas non plus de l'industrie et des produits manufacturés. Ceux-ci sont de plus en plus importés, l'artisanat métropolitain ne suffisant pas au ravitaillement de l'Empire, à la production de cette monnaie d'échange que sont les tissus de laine ou de lin, la quincaillerie et même certains produits alimentaires. C'est en étudiant les mouvements globaux que nous pourrons inventorier les courants et les produits d'échange.

Coment conclure sinon sur la multiplicité et la variété de ces productions, secondaires à côté du bois, du sucre ou du sel, mais indispensables en fin de compte à la vie des populations et à l'équilibre des échanges. Beaucoup plus que les grands produits, ces objets du commerce courant échappent au contrôle de l'administration. Ils représentent la raison de vivre de milliers d'hommes. Ils accusent encore l'erreur du terme « cycle » employé par Azevedo si ce terme prétend renfermer pendant un certain temps en une seule ou en deux marchandises toute la vie d'un empire.

243. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, p. 461; *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 156-157.

# APPENDICE

### (I) Prix du vin à Beja et à Lisbonne

(en réaux par *canada*)

| *Années* | *Beja* | | *Lisbonne* | *Observations* |
|---|---|---|---|---|
| | *Vin du pays* | *Vin extérieur* | | |
| 1580 | — | — | 24 | *Elem Lisboa*, t. III, p. 313. |
| 1585 | 28 | 18 | — | A Beja, vin extérieur vient de Castille. |
| 1595 | — | 24 | — | — |
| 1596 | 20 | 24 | — | — |
| 1603 | 30 | — | — | Du pays ? |
| 1605 | 50 | 44 | 50 | — |
| 1609 | 54 | 40 | — | — |
| 1610 | 54 | 44 | — | — |
| 1612 | 70 | 48 | — | A Beja, vin extérieur vient d'Evora. |
| 1618 | — | — | 36 | *Elem. Lisboa*, t. II, p. 457. |
| 1620 | 50 | — | 30 | Simancas, SP 1 474 m, f. 115-125 (vin mauvais). |
| 1624 | 44 | 40 | 30 | — |
| 1625 | — | — | — | Entre 1625 et 1650, moyenne à Lisbonne : 40 à 45,selon Fortunato de Almeida, t. V, p. 340. |
| 1629 | 30 | 24 | — | — |
| 1630 | — | — | 25 | Rebello da Silva, t. IV, p. 459. |
| 1638 | — | — | 15 | Rebello da Silva, t. IV, p. 459. |
| 1640 | 16 | — | — | Du pays ? |
| 1643 | — | — | 60 | *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 530-532. Puis fixé à 44. |
| 1644 | — | — | 48 | *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 530-532. Puis fixé à 44. |
| 1646 | — | — | 36 | *Elem. Lisboa*, t. V, pp. 59-61. le roi voulait 40. |
| 1652 | — | — | 80 | Prix libre. Pénurie. *Elem. Lisboa*, t. V, pp. 425-427. |
| 1653 | — | — | 56 à 60 | *Elem. Lisboa*, t. V, pp. 425-427. Moyenne jusqu'en 1685 atteint 60, selon Fortunato de Almeida. |
| 1660 | — | — | 60 | Mauvaise récolte. *Elem. Lisboa*, t. VI, p. 313. |
| 1661 | — | — | 54 à 60 | *Elem. Lisboa*, t. VI, pp. 322-327. |
| 1663 | — | — | 48 à 52 | *Elem. Lisboa*, t. VI, p. 472. |

### (II) AD Funchal : Receitas e Despesas da Câmara

*(Recebedor) Posturas I*

| *Dates* | *Recettes* | *Dépenses* | *Part de l'impôt sur le vin* (dans les recettes) (« *Terço da imposição arrematada dos vinhos* ») |
|---|---|---|---|
| 1591 | 585 419 *réis* | 585 467 *réis* | |
| 1595 | 1 162 659 | 1 188 571 | |
| 1596 | 821 390 | 667 677 | 595 000 *réis* |
| 1614 | 698 560 | 690 770 | 686 666 |
| 1615 | 659 790 | 578 809 | |
| 1616 | 594 780 | 519 793 | 577 780 |
| 1617 | | | |
| 1618 | 538 100 | 531 529 | 538 100 |
| 1619 | 523 333 | 513 030 | |
| 1620 | 564 933 | 432 282 | |
| 1621 | 571 466 | 548 100 | |
| 1622 | 636 666 | 607 411 | 566 666 |
| 1623 | 640 333 | 637 548 | 636 666 (?) |
| 1624 | 584 305 | 578 423 | 636 333 (?) |
| 1625 | 577 230 | 530 325 | 557 087 (?) |
| 1626 | 640 190 | 643 852 | 573 335 (?) |
| 1627 | 535 000 (??) | | 635 000 (?) |
| 1628 | 582 000 | 567 937 | |
| 1629 | 626 666 | 575 255 | 570 000 |
| 1630 | 688 500 | 607 554 | |
| 1631 | 666 666 | 684 231 | 688 500 |
| 1632 | 673 333 | 667 154 | 666 666 |
| 1633 | 673 333 | 617 623 | 673 333 (?) |
| 1634 | 731 004 | 537 165 | 673 333 (?) |
| 1635 | 930 075 | 709 769 | 708 334 (?) |
| 1636 | 1 052 978 | 713 271 | 746 666 |
| 1637 | 1 309 952 | 1 027 566 | 833 333 |
| 1638 | 665 795 | 654 782 | 728 333 |
| 1639 | 666 666 | 672 357 | |
| 1640 | 570 667 | 574 676<br>(567 371) (??) | 570 667 |
| 1641 | 618 333 | 596 595 | |

(??) : peu sûr.
(?) : « *vinhos* » non indiqué mais probable.



### (II) Prix du vin à Madère

(en réaux; d'après les registres des *Vereações*)

| *Année* | *Mois* | *Prix* | *Unité* | *Observations et sources* |
|---|---|---|---|---|
| 1614 | — | 3 000 | pipe | *Saudades da Terra* |
| 1620 | août | 5 500<br>4 800 | pipe<br>» | « Novidades de meias terras para baixo. »<br>« pera cima. » |
| 1625 | — | — | — | Très mauvaise récolte sur la côte Sud : moins de la moitié des autres années (20 déc. 1625). |
| 1629 | nov. | 5 500<br>5 000 | pipe<br>» | *Idem.* |
| 1634 | juin | 9 600 | pipe | Madère pour Pernambouc. |
| 1641 | juin | 8 000<br>4 000<br>5 000<br>5 000<br>4 000 | *bica*<br>»<br><br><br>» | Malvoisie de Caniço.<br>Vidonho.<br>« de Ribeira Brava até à Ribeira dos Novidos. »<br>« de Ribeira Brava até à Ribeira da Caixa. »<br>« da Caldeira da Levada para cima. » |
| 1643 | août<br>oct. | 9 000<br>5 682 | — | ANTT, Faz. do Funchal, nº 146. |
| 1645 | mai | 8 000 | — | Pour Rio et Bahia } AHU, Cons. Ultramarino (20 juin 1646) |
| 1651 | janv. | 11 590 | — | meilleure *encascada*, chargés sur navires anglais } ANTT, Andrada |
| 1652 | sept. | 9 050 | — | ANTT, Andrada. |
| 1653 | avril | 12 861 | — | Pour la Flotte. ANTT, Andrada. |

| *Année* | *Mois* | *Prix* | *Unité* | *Observations et sources* |
|---|---|---|---|---|
| 1654 | janv. | + de 14 000 | — | Pour S.M. pour Lisbonne et Pernambouc — ANTT, Andrada |
| | | + de 15 000 | | |
| | | + de 16 000 | | |
| | mars-oct. | + de 16 000 | | Pour S.M. |
| | | + de 14 050 | | Pour « armada acomp. nau da India. » |
| | | + de 11 240 | | Pour Permanbouc |
| 1665 | déc. | 5 000 | « réis a bica de meias terras para baixo. » | |
| | | 4 500 | « réis a bica de meias terras para cima. » | |
| 1667 | nov. | 7 000 | « réis a bica de meias terras para baixo. » | |
| | | 6 500 | « réis a bica de meias terras para cima. » | |
| | déc. | 6 500 | « réis a bica de meias terras para baixo. » | |
| | | 6 000 | « réis a bica de meias terras para cima. » | |
| 1671 | mai | 23 000 | à 25 000 *réis.* | |

**(IV) Prix du vin à Bahia**

(en réaux; 1 pipe = 60 *canadas*)

| *Année* | *Mois* | *Prix* | *Unité* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1630 | août | 8-100 000 | pipe | (en gros) | *Atas,* I (17 août) |
| | | 480 | *canada* | (au détail) coupé et frelaté | *Atas,* I (17 août) |
| | déc. | 480-640 | » | Prix taxé, au détail | *Atas,* I, (11 déc.) |
| | | 400 | » | Prix taxé | *Atas,* I, (11 déc.) |
| 1641 | avril | 720 | *canada* | Prix taxé, au détail | |
| | | 560 | » | | |
| 1642 | juin | 640 | *canada* | Prix taxé, au détail | *Atas,* II (26 juin) |
| | | 400 | » | — (vin inférieur) | *Atas,* II (27 juin) |
| | | 20 000 | pipe | Prix de gros, taxé (Madère) | *Atas,* II (27 juin) |



| *Année* | *Mois* | *Prix* | *Unité* | *Observations* | *Sources* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1649 | sept. | 680 | *canada* | Au lieu de 666 par suite du manque de petite monnaie | *Atas,* III (2 sept.) |
| | | 40 000 | pipe | | |
| 1650 | mars | 44 000 | pipe | Prix de gros (nouvel impôt de 4 000 *r.* compris) | *Atas,* III (12 mars) |
| | | 1 750 | *canada* | Prix de détail, fixé d'après le prix de gros | |
| | oct.-déc. | 1280 à 1 920 | » | Prix de détail | AHU, Bahia VI (5 juin 1651) : *Informação do capitão B. de Ajuima* |
| 1651 | mai | 40 000 | pipe | Prix de gros, Comp. Générale, toutes qualités | AHU, Bahia VI (19 mai 1651) : *Cons. C.o U.o* |
| | | 36 000 | | Prix de Jorge Gomes : Madère | |
| | | 33 000 | | Prix de Jorge Gomes : autres | |
| 1655 | janv. | | | Manque de vin | BN Rio, *Doc. Hist.* Série XI, vol. IV, p. 229 |
| | juin | 40 000 | pipe | Prix de gros | AHU, Bahia VII (15 juin 1655) : *Do Conselho de Gov. do Brasil* |
| 1656 | — | — | — | Pénurie | BN Rio, *Doc. Hist.* Série XI, vol. IV, p. 290<br>AHU, Bahia VII (16 nov. 1656) : *Cons. C.o U.o* |
| 1662 | mars | 34 000 | pipe | Acheté à 1 marchand | *Atas,* IV (31 mars) |

### (V) Prix de la cire à Madère

(en réaux; d'après *Cabido da Sé*)

| *Année* | *Mois* | *Prix* | *Unité* | *Observations* |
|---|---|---|---|---|
| 1576 | | 130 | *arratel* | |
| 1577 | | 125 | » | |
| 1602 | | 114 | » | |
| 1603 | | 114 | » | Vient de Cap Vert |
| 1609 | | 125 | » | Vient de Cap Vert |
| | | 140 | » | Vient d'Allemagne |
| | | 120 | » | |
| 1610 | | 121 | » | |
| | | 250 | » | Travaillé |
| | | 180 | » | (Prix excessifs) |
| | oct. | 140 | » | Vient de Cap Vert |
| 1611 | | 180 | » | |
| | oct. | 200 | » | Cire jaune |
| 1612 | | 140 | » | |
| 1613 | | 120 | » | |
| | | 127 | » | |
| 1614 | | 128 | » | |
| 1615 | | 120 | » | |
| | avril | 159 | » | |
| | juin | 149 | » | |
| | août | 155 | » | |
| | oct. | 160 | » | |
| | déc. | 149 | » | |
| 1616 | | 150 | » | Vient d'Algarve |
| | | 140 | » | Vient d'Algarve |
| | | 120 | » | Vient de Madère |
| | | 130 | » | Vient de Madère |
| 1617 | | 140 | » | Vient du Cap Vert |
| | | 150 | » | Vient des Flandres |
| 1618 | | 120 | » | |
| | | 140 | » | |
| | | 155 | » | Vient de Guinée |
| | | 130 | » | Vient de Madère |
| | | 140 | » | Vient d'Angleterre |
| 1619 | | 117 | » | Vient du Cap Vert |
| 1620 | | 125 | » | Cire travaillée |
| 1621 | | 125 | » | |
| | | 132 | » | |
| 1622 | | 140 | » | |



| *Année* | *Mois* | *Prix* | *Unité* | *Observations* |
|---|---|---|---|---|
| | | 180 | *arratel* | Cire blanche |
| | | 175 | » | |
| | | 125 | » | Vient du Cap Vert |
| 1624 | | 135 | » | |
| | | 130 | » | |
| 1626 | avril | 90 | » | |
| | oct. | 110 | » | Vient du Cap Vert |
| 1627 | | 195 | » | |
| 1629 | | 220 | » | |
| | | 200 | » | |
| | | 240 | » | Cire travaillée |
| 1632 | | 120 | » | |
| 1634 | | 160 | » | Cire travaillée |
| | | 130 | » | |
| 1635 | | 140 | » | |
| 1636 | | 125 | » | |
| | | 200 | » | Pour bougies |
| | | 120 | » | Pour bougies |
| 1637 | | 120 | » | |
| 1638 | | 120 | » | |
| 1641 | | 130 | » | |
| 1642 | | 130 | » | |
| 1643 | | 140 | » | |
| 1645 | | 130 | » | |
| | | 140 | » | |
| | | 160 | » | |
| 1646 | | 130 | » | |
| | | 120 | » | |
| 1647 | | 136 | » | |
| | | 150 | » | |
| | | 130 | » | |
| 1648 | | 160 | » | |
| 1650 | | 240 | » | « De rollo » |
| 1653 | | 300 | » | Travaillée |
| 1654 | | 260 | » | « De rollo » |
| | juill. | 280 | » | « De rollo » |
| 1655 | | 220 | » | En pain |
| | | 300 | » | Fine |
| | | 200 | » | En pain du pays |
| 1658 | | 240 | » | Vient du Cap Vert |
| | | 200 | » | |
| 1659 | | 240 | » | |

| *Année* | *Mois* | *Prix* | *Unité* | *Observations* |
|---|---|---|---|---|
| 1660 | | 380 | *arratel* | Travaillée |
| 1661 | | 240 | » | Travaillée |
| | | 300 | - | « De rollo » |
| 1662 | | 240 | - | « De rollo » |
| 1663 | mars | 240 | — | « De rollo » et pour les planchers |
| | déc. | 240 | » | Pour les planchers |
| 1664 | | 280 | » | « De rollo » |
| 1665 | fév. | 240 | » | « De rollo » |
| | mai | 280 | » | Travaillée |
| | juin | 320 | » | Travaillée |
| | | 300 | » | Fine |
| | août | 280 | » | « De rollo » |
| | déc. | 280 | » | « De rollo » |
| 1666 | | 325 | » | Blanche |
| | | 280 | » | Grosse |
| | déc. | 330 | » | « De rollo » |
| 1667 | | 160 | » | |
| | | 180 | » | |
| | | 280 | » | « De rollo » |
| | | 125 | » | |
| | | 200 | » | |
| | | 300 | » | « De rollo » |
| | | 200 | » | |
| | | 297 | » | Serpentine |
| 1669 | | 240 | » | |
| 1670 | | 200 | » | En pain |
| | | 340 | » | Fine |
| | | 240 | » | « De rollo » |



### (VI) Prix de l'huile à Madère

(en réaux; a = arrobe; c = *canada*)

| *Année* | *Mois* | *Prix* | *Unité* | *Source* | *Observations* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1568 | | 80 | c | Cabido da Sé | |
| 1569 | | 75,4 | c | » | |
| 1589 | fév. | 120 | c | | Pénurie |
| 1597 | mars | 850 | a | » | |
| | mai | 900 | a | » | |
| 1599 | fév. | 160 | c | » | |
| | juin | 1 000 | a | » | |
| 1603 | avril | 960 | a | | |
| 1606 | fév. | 960 | a | | |
| 1607 | oct. | 700 | a | | Vient de Castille |
| 1609 | | 400 | *botija* | » | Vient de Malaga |
| 1610 | | 4 000 | a | » | |
| | | 450 | *botija* | » | |
| | sept. | 900 | a | | |
| | déc. | 140 | c | » | |
| 1611 | | 480 | *botija* | » | Vient de Castille |
| | avril | 960 | a | | |
| 1613 | | 450 | *botija* | » | |
| 1615 | mai | 400 | » | » | |
| 1616 | | 400 | » | » | |
| | nov. | 900 | a | | |
| 1617 | | 500 | *botija* | » | |
| | mars | 140 | a | | Vient de Lisbonne |
| | mai | 110 | a | | Vient de Lisbonne |
| | juin | 1 050 | a | | Vient de Castille |
| 1618 | | 500 | *botija* | » | |
| | avril | 1 000 | a | | Vient du Portugal |
| | juin | 1 000 | a | | |
| | oct. | 1 000 | a | | |
| 1619 | | 1 000 | c | » | |
| 1620 | juill. | 960 | a | | Vient de Séville |
| | août | 860 | a | | Vient de Séville |
| 1623 | janv. | 1 000 | a | | |
| | fév. | 960 | a | | Vient de l'Algarve |
| 1626 | fév. | 100 | *alqueire* | | |
| | mars | 1 000 | a | | Vient de Lisbonne |
| | | 960 | a | | Vient de l'Algarve |
| | juill. | 880 | a | | Vient de l'Algarve |
| 1631 | | 400 | | » | |

| *Année* | *Mois* | *Prix* | *Unité* | *Source* | *Observations* |
|---|---|---|---|---|---|
| | mai | 50 | a | | Vient de Malaga |
| | juin | 960 | a | | Vient de Malaga |
| | nov. | 975 | a | | Vient de Malaga |
| | | 130 | c | | |
| 1632 | | 1 100 | a | | Vient de l'Algarve |
| | | 1 150 | a | | Vient de Lisbonne |
| | fév. | 1 000 | a | | Vient de l'Algarve |
| | | 1 200 | a | | Vient de l'Algarve |
| | | 960 | a | | Vient de Séville |
| | mai | 1 100 | a | | Vient de Séville |
| | juin | 1 080 | a | | Vient de Marseille |
| | oct. | 150 | c | | |
| 1633 | | 400 | | Cabido da Sé | |
| 1634 | mai | 1 050 | a | | Vient de Marseille |
| | déc. | 140 | c | » | |
| 1635 | | 400 | | » | |
| 1639 | déc. | 150 | | » | |
| 1642 | | 400 | | » | |
| 1643 | juin | 130 | | ANTT, Faz. Funchal, nº 146 | |
| | nov. | 120 | | | |
| 1645 | | 160 | c | Cabido da Sé | |
| | fév. | 180 | c | | |
| 1646 | | 150 | c | » | |
| 1649 | | 130 | c | » | |
| 1650 | | 160 | c | » | |
| 1652 | | 130 | c | » | |
| 1655 | | 180 | c | » | |
| | | 200 | c | » | |
| 1656 | janv. | 320 | c | | Pénurie |
| 1662 | | 200 | c | » | |
| 1665 | juin | 180 | c | » | |
| | août | 180 | c | » | |
| | déc. | 200 | c | » | |
| 1666 | juin | 220 | c | » | |
| | juill. | 280 | c | » | |
| | nov. | 280 | c | » | Pénurie |
| | déc. | 300 | c | » | |
| 1668 | | 200 | c | » | |
| | déc. | 200 | c | » | |

# CONCLUSION

Au terme de cette seconde partie, déjà lourde, nous mesurons encore toute l'insuffisance de nos résultats, toute la faiblesse de notre documentation. Aucun problème n'est résolu avec précision. Nous ignorons les variations, année par année, du volume et du prix du bois exporté du Brésil entre 1570 et 1670. Nous ignorons les variations du nombre des esclaves, de leur prix, et en grande partie des prix et des quantités de sucre. Mêmes lacunes pour le sel et les autres produits. Connaissons-nous mieux le reste ? Nos renseignements sur les techniques, leurs innovations, la diffusion réelle et le poids économique de ces dernières sont dérisoires et nos appréciations restent qualitatives. Nous connaissons un peu mieux, en gros du moins, l'histoire géographique des grands produits, leurs domaines de culture, leurs déplacements. Mais nous avons du mal à imaginer comment se formaient leurs prix, comment étaient gérées les entreprises productrices, questions pourtant fondamentales de la science microéconomique.

Néanmoins, il faut rester optimiste. Déjà, grâce aux Jésuites, nous avons gardé les éléments de comptabilité d'un moulin à sucre. Toutes les archives n'ont pas encore été explorées. Les archives privées, pour la plupart encore inaccessibles, une partie encore importante des archives publiques ou religieuses peuvent révéler un jour de nouvelles richesses. Elles confirmeront peut-être cette impression de précarité que nous ressentons devant les activités économiques portugaises autour de l'Atlantique : précarité du ravitaillement en blé, diminué un peu avec l'apparition du maïs — précarité des transports en général et du transport d'esclaves en particulier — précarité de l'équilibre recettes-dépenses dans le budget de l'*engenho*.

Cette précarité est-elle compensée par de gros profits quand l'année est bonne ? Probablement, du moins pour le négociant. Mais ces profits n'atteignent jamais les sommes fabuleuses que connaît le commerce dans l'Inde Orientale. Cependant, les quantités transportées sont plus fortes, plus régulières, et surtout les prolongements industriels et agricoles de ce commerce sont considérables. Alors que les épices n'intéressaient qu'une petite minorité, le sucre, le bois, le blé, le sel font vivre des populations entières. Et dans ce XVIIe siècle qui n'est pas encore complètement transformé par l'esprit capitaliste, l'essentiel n'est pas de gagner, mais de vivre. Il faudrait pouvoir suivre les produits étudiés hors de

l'Empire, avant qu'ils n'y entrent ou après qu'ils en soient sortis. Nous l'avons un peu fait jusqu'à Amsterdam. Mais quelle vue incomplète! Amsterdam est la capitale économique de l'Europe au XVIIe siècle, le centre de redistribution en Europe des produits coloniaux. Mais une partie importante de l'Europe, celle de la Méditerranée, échappe à son action. Ici, pas de centre essentiel de redistribution : Séville, Barcelone, Livourne, Gênes, Venise jouent chacune ce rôle avec des titres égaux. Et au-delà d'Amsterdam que se passe-t-il ? Des travaux existent déjà sur les grands ports et les trafics intra-européens. Il faudrait les compléter, les coordonner et en tirer l'histoire des grands produits depuis leur origine jusqu'à leur consommation finale.

Il faudrait aussi pouvoir comparer ces grands produits portugais aux autres grands produits, ou aux mêmes, mais hors du monde portugais. Blé, vin, bois, sucre, tabac, esclaves ont-ils le même destin, le même rôle, les mêmes vicissitudes dans l'Atlantique espagnol, anglais ou français ? Peut-être trouverions-nous là ces comptes d'exploitation et ces courbes de prix qui nous manquent ici. L'avantage de l'histoire comparative n'est pas seulement qu'elle permet des affirmations plus générales : elle aide à combler les lacunes d'un domaine par les richesses du voisin. Mais, si l'histoire politique moderne paraît traditionnellement présenter moins de mystères, l'histoire économique du XVIe et du XVIIe siècles est, par ses silences, souvent très près de la vieille histoire grecque familière à Glotz ou à Reinach. Mettre en avant ce qu'on sait et cacher ce qu'on ignore n'est pas un moyen de la faire progresser. Y adapter les problèmes à la documentation n'en est pas un non plus. Il vaut mieux poser les vrais problèmes, quitte à y répondre par les voies indirectes. Mais ce n'est pas l'affaire d'un homme et encore moins d'un livre. Une génération entière d'historiens, seule, peut y pourvoir.

TROISIEME PARTIE

# Traits Généraux et Mouvements d'Ensemble

# INTRODUCTION

La science économique récente a porté son effort sur les phénomènes globaux, « macroéconomiques » : structures générales de la production, de la consommation, rôle des facteurs monétaires, politiques, financiers. En obéissant à ces nouvelles préoccupations nous pouvions d'une part étudier le rôle de la monnaie dans l'économie coloniale portugaise au XVII$^{e}$ siècle, d'autre part mesurer la part du « politique » dans cette économie : action du gouvernement — poids de la guerre et des traités — place des finances. Cette part était-elle condition ou conséquence de la vie économique ? Quelques-uns pourront nous reprocher de ne pas en avoir fait, comme de l'art nautique, ou du dessin des côtes, un préalable à l'étude des grands produits. Mais nous sommes ici dans un domaine incertain : plus que de condition ou de conséquence, parlons d'interdépendance des phénomènes. L'étude des uns et des autres nous permet de mieux comprendre la conjoncture générale et les répercussions de celle-ci sur la géographie humaine et les structures économiques et sociales.

# I. LA MONNAIE (I)

L'économie coloniale est une économie d'échange où l'instrument d'échange joue un rôle essentiel. Dans la mesure où cette économie est déjà capitaliste, l'instrument d'échange est aussi une réserve de valeur. Sa nature, son volume influent sur la conjoncture et la structure de l'économie. Or ils apparaissent très variables dans l'Empire portugais du XVII[e] siècle.

## TROC ET MONNAIES PRIMITIVES

Pourtant toute une partie de l'Empire, la plus considérable en terres et en hommes, échappe à l'économie monétaire proprement dite. Jean Meuvret l'a montré pour l'Europe. Ce qu'il en dit s'applique au Portugal continental. Le paysan, le noble, qui vivent d'une économie domaniale et locale, sont très peu touchés par la monnaie. L'artisan, l'habitant de la petite ville le sont encore peu : la pièce d'or ou d'argent est une sorte de bijou dont on se sépare avec regret; la monnaie de billon suffit pour les transactions quotidiennes : encore celles-ci sont-elles limitées, la nourriture étant souvent fournie par le jardin ou la maison de campagne [1].

Ces caractères se retrouvent dans les colonies, en Afrique comme au Brésil, d'autant plus que les sociétés primitives qu'y rencontrent les Portugais connaissent une économie plus fermée, voire même communautaire. Cependant les échanges ne sont pas ignorés avant l'arrivée des Européens. Et si la poudre d'or reste une ... monnaie-marchandise du commerce international, intracontinental, de la région de Mina, on utilise en Angola ou au Congo de vraies monnaies. Ce sont des coquillages rares, le *zimbo* — en français « zimbis » — ou le *busio* — en français « cauris ». A Luanda, où les Portugais de São Tomé venaient chercher des *zimbos* avant même la fondation de la ville (1576) les indigènes distinguent trois catégories de *busios*. Les plus gros et les plus petits sont les plus fréquents et valent moins cher. Mais la catégorie intermédiaire est la plus

1. Meuvret, dans *Etudes d'Hist. Moderne et Contemporaine*, t. I, pp. 15-28.

appréciée[2]. L'arrivée des Portugais a bouleversé ce système monétaire. Le roi de Congo possédait le monopole de la pêche des *zimbos.* Mais les Portugais l'ont usurpé[3]. Paulo Dias de Novais, le premier donataire (1574), se réserve la récolte des *busios* au Sud du rio Dandé, c'est-à-dire en Angola, pays encore vassal du roi du Congo. A la fin du XVI^e siècle, le *zimbo* pêché dans un rayon de quatre lieues autour de Luanda rapporte 60 *contos* par an. Si l'on organisait la pêche sur un rayon de sept lieues, écrit Abreu de Brito, elle pourrait rapporter plus de 400 000 *cruzados*[4]. Plus grave encore: les Portugais introduisent des *busios* du Brésil où on les trouve en grande quantité. En 1618, Rebelo de Aragão propose au roi de construire une forteresse à Pinda. Ce ne sera pas très coûteux, dit-il: on pourra payer en *busios* brésiliens[5]. On en fait même venir de l'Inde: le roi autorise, en 1621, 5000 quintaux pour São Tomé. Mais l'autorisation arrive trop tard. Le *contratador* demande qu'elle soit reportée à 1622[6]. Les Hollandais feront comme les Portugais, si du moins nous lisons *busios* sous les *boesjes* dont nous parle Dapper en 1686 à propos du pays de Mina. Ce sont des coquilles, dit l'auteur, pêchées au-dessous des Maldives et apportées de Goa et de Cochim dans les carraques, « en place de lest ». Et, ajoute-t-il, un esclave vaut 100 livres de *boesjes*[7].

On comprend que ces coquillages ne résistent pas à la concurrence d'autres monnaies. Le sel par exemple. Avec l'impôt du quint sur celui extrait du sous-sol de l'Angola, écrit Rebelo de Aragão en 1618, on peut payer toutes les dépenses de la colonie. Et il ajoute: « C'est ici la meilleure monnaie ». Une pierre de sel vaut 200 réaux[8]. Mais ce sont surtout les étoffes —*panos*— qui ont, très vite, servi d'étalon de valeur. D'abord les petites serviettes de paille tressée, *lubongos* ou *libongos,* valant chacune 50 réaux, ou de palme tressée, *empusos* ou *panos cundis.* La *macuta,* soit 10 *libongos,* vaut 500 réaux. Il s'agit de bonne monnaie, *de peça e letra,* dit Cadornega, c'est-à-dire utilisable dans l'achat d'esclaves ou la signature de lettres de change. Pour avoir valeur de monnaie, pouvoir libératoire, chacune de ces *macutas* doit-être marquée par la municipalité de Luanda de l'initiale R —*Rei*— à deux endroits, soit deux « R ». Chaque *libongo* ne reçoit qu'un R[9].

En réalité les *panos* ont vite deux valeurs différentes: celle *de peça e letra* ou de *bom dinheiro* ou de *peças da India,* c'est-à-dire la valeur officielle —et l'autre, la valeur courante, le cours libre, dirions-nous.

2. BN Paris, Fonds portugais 8 (15), nº 93, p. 272: *Sobre a ilha de Luanda; cf.* Gastão Sousa Dias, *Relações de Angola,* pp. 54-55.
3. *Churchill's voyages,* t. I; Merolla, p. 669.
4. Abreu de Brito, *Um Inquérito ...,* pp. 47-49; AHU, Angola I (1574): *Regimento de Paulo Dias de Novais.*
5. Luciano Cordeiro, t. I, pp. 233-234.
6. AHU, São Tomé I, nº 61 (1622): *Consulta do C.º da Fazenda sobre a carta de Damião Ramires ...*
7. Dapper, p. 301.
8. Luciano Cordeiro, t. I, p. 224.
9. Cadornega, t. III, p. 195.



Par exemple un *pano* vaut 200 réaux en monnaie courante et seulement 100 en « bonne monnaie ». Un ouvrier qui pour une journée de travail reçoit, en plus de la nourriture, 2 000 réaux, touche 10 *panos.* Mais si l'on veut acheter un esclave de 12 000 réaux on paiera 120 *panos.* Cette distinction ne simplifie pas les problèmes financiers, publics ou privés de la colonie. Les impôts non adjugés, fondés sur la vie quotidienne, les subsides —*baculamentos*—, dizimes, amendes, sont payés au facteur royal en *panos,* en esclaves ou encore en vivres et marchandises, le tout évalué en réaux, qui reste la monnaie de compte. Comme le facteur ne peut utiliser les esclaves ou les vivres, il les échange contre des *panos.* Toutes ces opérations ont été faites *em bom dinheiro.* Le facteur peut alors utiliser les *panos* au cours libre où ils valent plus cher. Il fait ainsi de substantiels bénéfices, ce qu'il doit au roi en réaux ne variant pas. De plus les *panos* n'ont aucune valeur hors d'Afrique. Le *provedor* et le trésorier des défunts, en calculant les successions de ceux-ci en *panos,* ne peuvent payer les créanciers extérieurs et conservent une grosse part de ces successions. En 1624 le trésor royal à Luanda contenait 200 000 *cruzados* intransférables parce que conservés en *panos.* Fernando de Sousa, le nouveau gouverneur, propose qu'on ne perçoive plus les recettes en *panos,* mais en lettres de change sur le Brésil et les colonies espagnoles où les monnaies métropolitaines sont plus répandues[10]. Mais, nous verrons pourquoi, la proposition n'a pas de succès[11]. La monnaie métallique n'apparaîtra pas en Angola avant le gouvernement de Salvador Correa de Sá (1648) qui, en 1649, demandera au roi la permission de frapper de la monnaie pour remplacer « os panos do Congo e os libongos de Loango que até aí serviam como tal »[12]. Sans doute en 1643 le pillage du camp du gouverneur portugais d'Angola par les Hollandais avait rapporté 600 000 *cruzados,* mais presqu'entièrement, sans doute, en marchandises[13].

Au Brésil, à la fin du XVI^e siècle, la monnaie métallique est encore rare. Sans doute le commerce avec les indigènes est très faible, comparé à celui d'Angola. Mais même entre Européens l'économie est fondée sur le troc. L'histoire des Jésuites en fournit une preuve. Les collèges créés au Brésil ont d'immenses besoins en produits manufacturés. Entre 1555 et 1590 ils sont payés par les Jésuites au moyen des richesses qu'ils acquièrent eux-mêmes sur place: fruits, sucre, coton, bois du Brésil, farine —sans doute de manioc— et même viande[14]. Mais des abus et litiges obligent l'autorité à réglementer l'usage de cette monnaie en nature. Nous savons par exemple qu'à Rio de Janeiro, en 1614, le gouverneur fait du sucre une véritable monnaie légale en fixant son prix à 1 000 réaux

10. Felner, *Angola,* p. 305.
11. *Cf.* notre paragraphe sur les lettres de change, 3^e partie, cha. IV, § 3.
12. AHU, Angola III (18 août 1649): *Carta de Salvador Correa de Sá.* Cité par Morais Gouveia, thèse de licence, Lisbonne, Lisbonne, 1946-47.
13. Damião Peres, t. VI, p. 743.
14. S. Leite, *Hist. Comp. Jesus,* t. I, pp. 143-145.

pour le sucre blanc, 640 pour la moscouade et 320 pour les autres qualités, et en leur donnant pouvoir libératoire illimité. Les impôts, en particulier, sont payés en sucre[15]. Le cours de la nouvelle monnaie doit être modifié avec les conditions du marché. Ainsi en 1625 est-il fixé à 800, 500 et 200 réaux, selon la qualité[16].

Des mesures analogues ont été prises dans les autres capitaineries. Les dots des collèges jésuites de Bahia et Rio sont payées en sucre[17]. Les militaires, même, le sont parfois, du moins les officiers, et, comme cela se produit en 1643, l'aumônier général de l'armée, qui lui-même le demande[18]. Quand le roi fait venir tous les ans 500 arrobes de sucre blanc pour la reine, il ne s'agit pas, naturellement, de satisfaire les besoins personnels de celle-ci ou même de son entourage immédiat, mais de lui assurer un revenu régulier. De même, elle reçoit 500 quintaux de bois brésil, et 200 de drogues des Indes Orientales, sans compter la *vintena* de l'or recueilli dans les mines de São Paulo, l'ensemble ne devant pas dépasser la valeur de 5 000 *cruzados* par an se substituant à tous les droits et revenus que la reine pouvait percevoir auparavant dans l'Empire[19]. Le sucre est aussi un cadeau que les notables du Brésil offrent aux gouverneurs, à Pâques ou en d'autres occasions importantes. En 1663 le gouverneur de Pernambouc propose d'en utiliser le prix pour acheter des uniformes aux fantassins et consolider une forteresse. Il s'agit de près de 1 400 arrobes[20]. Enfin le sucre est une aumône courante. Le roi en donne chaque année quatre arrobes aux religieux de la province de Nossa Senhora da Arrábida[21].

Les dangers d'un tel système sont évidents. De la monnaie en nature on passe aisément à l'idée de revenu assuré par la terre et à un type seigneurial de rétribution. Le 3 décembre 1644 le chef de l'infanterie d'Espírito Santo demande au roi à être payé sur le revenu des moulins à sucre que celui-ci possède dans la capitainerie. Heureusement pour le capitalisme portugais, ce retour au Moyen Age n'aura pas le temps de se dessiner[22].

Un autre danger, plus immédiat, n'est pas moins grave. A Rio en 1653, le sucre est une monnaie, et réelle, correspondant à 1 200 réaux en monnaie de compte : ainsi en a décidé le gouverneur. Or, c'est la guerre. Les communications maritimes sont difficiles. La Compagnie Générale de Commerce ne suffit pas à sa tâche. Le sucre se fait rare à Lisbonne

15. Coaracy, p. 37.
16. Coaracy, p. 61.
17. En 1633 : BA *Inventaire*, nº 726.
18. BA *Inventaire*, nº 487; AHU, Bahia IV (24 avril 1643) : *Carta do padre Amador Antunes de Carvalho para S.M.*
19. AN Rio, 13-171 (23 mars 1644) : *Alvará*; *cf.* Alfândega de Lisboa, Extractos XII, p. 105.
20. AHU, Pernambouc IV (17 juillet 1663) : *Consulta do C.º U.º.*
21. *Coll. Chron.*, p. 332 (21 septembre 1647).
22. AHU, Espírito Santo I (3 décembre 1644) : *Carta do Capitão Manoel d'Almeida do Canto.*



où son prix atteint 3 200 réaux. A Rio, par contre, on ne sait plus qu'en faire. Son prix tombe à 700 réaux. Les impôts sont affermés. Les fermiers s'en donnent à cœur joie : acheter le sucre 700 réaux et s'en servir pour payer le Trésor au taux de 1 200, l'opération est confortable ! Le sucre s'accumule dans les entrepôts du Trésor, d'autant que les créanciers de celui-ci n'acceptent pas de paiements en sucre au taux de 1 200 réaux l'arrobe. Le gouverneur de Rio ne peut même plus payer le ravitaillement de ses troupes. Il suggère à la municipalité qu'on oblige les riches à acheter le sucre du Trésor Royal. La municipalité refuse et lui suggère en revanche de s'adresser plutôt aux représentants de la Compagnie de Commerce, qui refusent, eux aussi. Alors le gouverneur autorise les navires n'appartenant pas à la Compagnie à aller à Lisbonne à condition qu'ils transportent du sucre du Trésor Royal. Le problème monétaire est ainsi résolu par une initiative prise, il est vrai, sans l'avis du gouvernement central[23].

## LES MINES

Les difficultés qu'entraîne l'usage de la monnaie en nature font apprécier le métal propre à la vraie monnaie. Les mines, au XVIIe siècle, ne fournissent que des métaux. La poix, qui tient lieu de bitume pour le revêtement des navires, est fabriquée à partir de la résine et des forêts. Le bitume minéral est exceptionnel : une lagune à sept lieues de Luanda[24], et, sur la côte de Zanzibar, une sorte de gourme blanche ou grise semblable à de l'encens et aussi gluante que la térébenthine[25]. Sans doute en trouve-t-on hors de l'Empire, dans l'île antillaise de la Trinité, par exemple. Mais c'est un produit qu'on transporte peu[26]. De même le seul charbon employé est le charbon de bois, préparé dans les forêts. Le ravitaillement de Lisbonne est confié à des *contratadores*. Le prix est taxé. Les principaux consommateurs sont les particuliers pour leurs foyers domestiques, les artisans pour leurs ateliers, les administrations. Celles-ci achètent à des prix fixés par contrat. C'est le cas de la *Casa da Moeda* — l'Hôtel des Monnaies[27]. Une taxe trop basse provoque la raréfaction, l'accaparemment, la vente au marché noir, les protestations des *contratadores*, comme c'est le cas en 1642 ou en 1656[28].

23. Coaracy, pp. 138-140.
24. Gastão Sousa Dias, *Relações de Angola* (1585), p. 161.
25. Lancaster, HS, p. 8.
26. Dudley, HS., p. 86; sur l'importation de la poix au Portugal, *cf.* Alfândega de Lisboa, Extractos IV, p. 181 (8 mars 1627) : *Despacho do C.º*; Extractos V, p. 12 (7 août 1637) : *Decreto e ordem do C.º.*
27. *Cf.* la rubrique des dépenses à la fin de chaque registre de la Casa da Moeda.
28. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 453 et note, 488-490; t. V, pp. 50, 457; t. VI, pp. 4, 167 n.; t. VII, pp. XVIII, XXXIX, 110, 154, 163.

Le prix de contrat suit encore plus difficilement que la taxe les variations de l'offre et de la demande[29].

Dans le tableau de la page 477, l'on voit que les pénuries de 1642 et 1656 ne se signalent par acune variation de ce prix (cf. graphique à la p. 607.

Les mines, exploitations minières ou carrières, existent au Portugal dès le Moyen Age. Avec les Grandes Découvertes, l'arrivée de l'or de Mina et les espoirs suscités par l'Océan Indien et l'Amérique, elles sont un peu délaissées. Le Portugal, trop occupé par ses explorations, ne semble pas s'être lancé, à la fin du XV^e siècle, comme l'Allemagne, dans de grandes entreprises minières capables de lui fournir le numéraire dont il avait besoin. D'ailleurs, après l'or de Mina, l'argent d'Amérique a fini par pénétrer dans l'Empire Portugais. Mais au XVII^e siècle l'argent d'Amérique lui-même se tarit. Et un nouvel effort est tenté par les Portugais pour tirer de leur sous-sol ces espèces monétaires dont ils ont tant besoin.

Dès le XVI^e siècle, la royauté s'est préoccupée de l'activité minière. La loi du 3 juin 1516 — « *Regimento de Ayres do Quintal* », du nom du facteur général des mines du royaume — enlève au propriétaire du sol la propriété du sous-sol, pour la donner au roi. Le propriétaire du sol pourra seulement être indemnisé pour les dégâts causés à ses terres. Là où l'on fondait le métal, le propriétaire devait fournir gratuitement le bois. Le mineur doit payer au roi l'impôt du quint et vendre les métaux aux entrepôts de S. M. à des prix taxés. Ces conditions très lourdes n'encourageaient que les exploitations riches et faciles. En rendant libre la vente des métaux, la loi de 1557 n'améliora pas la situation. Les préoccupations de la royauté étaient donc très fiscales, assez peu monétaires, très peu économiques[30].

Quels métaux trouve-t-on dans le sous-sol portugais ? Le fer ne joue aucun rôle monétaire, mais il est déjà matière première de nombre d'objets manufacturés. Le pays ne possède pas et n'exploite pas les mêmes quantités que l'Angleterre ou la France. Les mines de Bragance[31], celles de Tomar[32] n'empêchent pas les importations du Nord, de Dantzig, par exemple, par l'intermédiaire d'Amsterdam[33], ou d'Angleterre[34]. Du Nord aussi, de Flandres, par exemple, viennent des fondeurs spécialisés[35]. Après 1640, la pénurie chronique de fer semble s'aggraver. On en fait venir de Biscaye — le pays ennemi — par l'Angleterre[36]. Des ordres sont

29. *Cf.* note 27.
30. Pour tout ceci, voir Fortunato de Almeida, t. III, pp. 525-526.
31. *Cf.* F. de Almeida, t. III, p. 524.
32. AHU, Reino IV (1624) : *C.^a do C.^o da Fazenda.*
33. *Kamper*, p. LXXXVI.
34. London Record Office, *Customs Ledgers.*
35. Simancas, SP 1 519 m, f. 88 (18 septembre 1625) : *Carta d'el Rei aos Governadores.*
36. AHU, Reino X (16 juillet 1641) : *Consulta do C.^o da Fazenda sobre huma petição de João Garcia de Luares.*



donnés pour que le fer saisi par un navire français sur un navire biscaïen entre en franchise à la douane de Lisbonne, pour que les fournisseurs ne paient aucun droit à l'importation[37]. A Madère, en 1656, on met la main sur une cargaison de fer à destination du Brésil[38]. Le Portugal est alors privé du fer espagnol. Et il doit fournir un effort d'armement sans précédent. Jean IV fait remettre en état les forges et fonderies — *ferrarias* — de Tomar et Figueiró dos Vinhos — à 50 km au Nord de Tomar. La direction des travaux est confiée à un officier du corps expéditionnaire français, François Dufour, remplacé en 1669 par son fils Pierre, qui fait venir de France quatre contre-maîtres[39].

L'étain doit, lui aussi, son importance à l'armement. Un moment on pense en frapper une monnaie de billon, le cuivre devenant trop rare[40]. Aussi l'Etat portugais s'y intéresse-t-il et plus encore, peut-être, qu'au fer. Une provision royale de 1638 consacre aux mines du canton de Viseu une partie des droits de douane[41]. Le règlement de 1655 réorganise l'exploitation des mines des cantons de Guarda, Viseu et Trás-os-Montes[42]. En 1660 un ordre exprès du Conseil de la Fazenda assure la franchise de douane à 50 quintaux d'étain importés on ne sait d'où, pour les besoins de la guerre[43]. Même régime pour 600 quintaux de plombs importés pour les mêmes besoins, et qui viennent sans doute d'Angleterre ou d'Irlande[44]. En 1637 on pouvait en acheter, mêlé à l'étain, sur le marché de Séville[45]. Les plombs argentifères d'Amérique ou d'Europe Centrale devaient être utilisés. Les mines portugaises de plomb semblent rares et peu connues. Un document de 1617 en signale une dans le canton de Miranda do Douro, plaine de Biboras[46].

Le Portugal passait au XVI^e siècle pour un grand producteur et même exportateur de cuivre. Manuel I^er aurait mis en exploitation les gisements d'Alandroal, Terena, Juromenha et Aljustrel. On exportait le cuivre en Orient. Un des avantages qu'Alphonse d'Albuquerque voyait à la conquête de la Mer Rouge était de permettre la vente au Prêtre Jean du cuivre portugais[47]. Or, au XVII^e siècle, la situation est renversée.

37. Alfândega de Lisboa, Extractos V, p. 189 (17 juin 1642) : *Portaria feita em Alcântara*; Extractos VII, p. 20 (25 mai 1652) : *Despacho do Conselho.*
38. AD Funchal, Vereações (28 novembre 1656).
39. Fortunato de Almeida, t. V, p. 352 (*Regimento* du 18 octobre 1654); Damião Peres, t. VI, 2^e partie, pp. 398-399 et *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 494-495.
40. *Cf.* plus loin.
41. Fortunato de Almeida, t. V, p. 349.
42. Fortunato de Almeida, t. V, p. 349; Damião Peres, t. VI, 2^e partie, pp. 397-398.
43. Alfândefa de Lisboa, Extractos VII, p. 219 (7 octobre 1660) : *Despacho do Conselho.*
44. Alfândega de Lisboa, Extractos VIII, p. 77 (21 mai 1667) : *Decreto*; AD Funchal, Vereações (20 août 1625); Simancas, E 432 (1581 ?) : *Memoria sobre Yrlanda.*
45. AHU, Reino IX (1637) : *Carta do Conde de Castro...*
46. AHU, Reino II (2 septembre 1617) : *Consulta do C.^o da Fazenda.* Campo de Víboras est situé à 6 km au sud du Vimioso, district de Bragance.
47. Fortunato de Almeida, t. III, p. 521.

Les textes administratifs, au plus tard à partir des années 1620, ne cessent de se référer à la pénurie de cuivre[48]. Toutes les mesures sont prises pour en importer et en faciliter l'importation. En 1625 un marchand allemand frête un navire français pour aller en chercher au Danemark 500 000 (?) quintaux, destinés au Portugal[49]. Le cuivre qui entre à Lisbonne est exempté de droits[50]. Les mesures que roi prend en 1631 — *estanque*, c'est-à-dire monopole de la vente du cuivre — ou en 1638 — prohibition de l'entrée du cuivre sous quelque forme que ce soit — relèvent d'une politique monétaire que nous étudierons plus loin[51]. Mais les besoins sont devenus trop immenses pour qu'on laisse fuir le précieux métal : « chaudières » des moulins à sucre brésiliens, armement[52], constructions navales[53], monnaie de billon, en gros toute l'activité portugaise ...

Les métaux dits précieux sont beaucoup plus rares au Portugal. L'or d'Adiça, à l'embouchure du Tage, l'or du Ribatejo sont sans doute au XVIIe siècle des richesses définitivement épuisées. Dans le reste du pays on cherche l'or comme on cherche l'argent mais on ne trouve rien, semble-t-il[54]. Leur exportation est interdite comme celles des autres métaux[55]. On ne trouve pas non plus dans le sous-sol portugais les pierres précieuses qui font la fortune des pays d'Orient. Mais comme le métal précieux, les diamants, les rubis, les émeraudes font partie des héritages des familles et paient des droits au fisc[56]. A Lisbonne existent les artisans de la bijouterie : les *ourives do ouro* et leurs aides — les *afinadores*, les *lapidários*, les *apartadores* — et, à côté des *ourives do ouro*, en corporation distincte, les *ourives da prata*[57].

48. Par exemple : AHU, Reino III (20 juillet 1622) : *Sobre a falta que há ...*
49. AHU, Reino IV (15 avril 1625) : *Do C.º da Fazenda ...*
50. Alfândega de Lisboa, Extractos IV, f. 181 (24-27 février 1627) : *Despachos do C.º*; f. 84 : *Cópia do Cap.º do Contrato de J. U. da Costa*; f. 198 (19 septembre 1630) : *Despacho do C.º*; Extractos V, f. 112 (20 février 1641) : *Decreto do C.º da Faz.ª*; f. 131 (21 mars 1641) : *Alvará*; Extractos VI, f. 8 (13 octobre 1642) : *Decreto do C.º da Fazenda*; f. 30 (20 février 1643) : *Ordem para o Provedor da Alf.ª*; f. 196 (24 juillet 1651) : *Decreto*; Extractos VII, f. 20 (25 mai 1652) : *Despacho do C.º*.
51. Simancas, SP 1 527 m, p. 35, nº 17 (décembre 1631) : *Carta del Rei*; *Coll. Chron.*, p. 144 (16 février 1638).
52. Par exemple : AHU, Reino, Maço VIII (22 janvier 1623) : *Do C.º da Fazenda*; id., *ibid.*, (21 août 1623) : *Do C.º da Fazenda*; Simancas, SP 1 519 m, f. 38 (16 mai 1625) : *Del Rei aos Governadores*; f. 89 (18 septembre 1625) : *Del Rei aos Governadores*; SP 1 1520 m, f. 114 vº (23 septembre 1625) : *Del Rei aos Governadores*.
53. AN Madrid, Etº, Livre 76, p. 231 (4 septembre 1600); *cf.* notre chapitre sur les constructions navales.
54. Fortunato de Almeida, t. III, pp. 520-521.
55. *Legislação Antiga*, pp. 44 et 102.
56. ANTT, Funchal : Andrade (4 octobre 1653); *Col. Chron.*, p. 203 (26 février 1672).
57. *Elem. Lisboa*, t. V, notes des pages 561, 564, 568.



## L'OR DE MINA

C'est de leur Empire que les Portugais comptaient tirer leurs métaux. Ils croyaient à la vieille légende selon laquelle les pays tropicaux, par leur chaleur même, pouvaient renfermer plus d'or et d'argent que les pays tempérés.

La côte occidentale d'Afrique avait soulevé aux XVe et XVIe siècles de grands espoirs. L'or de Mina avait fait la fortune de Lisbonne d'autant que les indigènes étaient trompés sur la valeur des marchandises données en échange. Ainsi se payaient les risques de l'entreprise et du transport[58]. Dans la seconde moitié du XVIe siècle le trafic est devenu insignifiant. Les registres de l'Hôtel des Monnaies ont disparu pour cette période et on ne sait quelle quantité d'or pouvait bien arriver de Mina chaque année. Mais, signe caractéristique de la pénurie à l'époque des Philippes, on adjuge le trafic de Mina à un *contratador*. Bientôt même ce trafic devient monopole royal. En 1584 on peut encore frapper des *cruzados* avec l'or arrivé l'année même de Mina sur un galion. Mais c'est exceptionnel[59].

La situation empire au XVIIe siècle. En 1609, une partie de l'or apporté à la Casa da Moeda provient d'une caravelle de Mina. Mais il s'agit d'un héritage et la quantité apportée est dérisoire[60]. Quand en 1637 les Hollandais s'emparent de Mina il y a longtemps que la forteresse ne fournit plus d'or à la métropole. Le commerce de l'or continue pourtant d'exister au XVIIe siècle sur cette côte d'Afrique. Dapper et Bosman nous ont laissé à ce sujet des descriptions précises. La côte où l'on apporte l'or de l'intérieur représente 60 lieues environ. Elle commence à la petite Rivière d'Or, à 3 lieues à l'Ouest d'Affine, soit 12 lieues au-dessus d'Axim et finit au village de Ponni, 7 ou 8 lieues à l'Est d'Acra (voir la carte)[61].

Le métal vient surtout de l'intérieur, du pays des Dinkiras par exemple, situé à 5 jours de marche de Mina et à plus de 10 jours d'Axim. L'or qu'apporte les Dinkiras est assez pur bien qu'ils y mêlent trop de fétiches, statuettes en alliage où le quart, voire la moitié sont formés d'argent ou de cuivre. Mais le meilleur or vient des pays d'Acanny et d'Akim. A la fin du XVIIe siècle, or d'Acanny devient synonyme d'or de première qualité[62]. Enfin la plus grosse part vient peut-être de l'Em-

58. Lúcio de Azevedo, *Épocas ...*, pp. 167-170; Casa da Moeda de Lisboa : Registres des entrées d'or et d'argent (XVIe siècle).
59. Lúcio de Azevedo, *Épocas ...*, pp. 179-187.
60. Casa da Moeda : Registres ... (année 1609).
61. Bosman, p. 4.
62. Bosman, p. 81.

pire de Melli, situé plus à l'Ouest[63]. Les Européens n'ont jamais eu accès aux mines d'or. L'exploitation des filons devait être assez rudimentaire.

> « Près du petit Commendo, écrit Dapper, il y a une petite montagne sur la côte, d'où les habitants tiraient beaucoup d'or l'an 1622. Mais comme ces Nègres n'entendaient pas l'art de creuser et de faire des mines, elles crevaient souvent et étouffaient les travailleurs; le roi de Guasso défendit d'y toucher à l'avenir.
> Comme les Nègres sont jaloux de leurs mines, ils en racontent force fables pour empêcher les étrangers de s'en saisir; ils disent qu'on y entend du bruit et qu'on y voit souvent des spectres qui maltraitent les mineurs. Mais il suffirait, ce me semble, de dire la vérité pour inspirer ce dégoût; c'est qu'un grand nombre d'esclaves y périt par la puanteur, l'infection de l'air, la peine et le travail et surtout par la terre qui s'affaisse lorsque les mines crèvent; et tout ce qu'on homme peut extraire d'or par jour ne dépasse pas la valeur de 2 ou 3 louis d'or. »[64]

D'ailleurs l'exploitation faite sans méthode est, aux yeux de Bosman, un vrai gaspillage[65].

Les Noirs tirent aussi l'or des rivières qui traversent les filons miniers, des cascades dont la force entraîne de riches alluvions. Ces rivières et cascades sont situées dans l'intérieur, mais aussi sur la côte, en particulier à Mina et Axim.

> « [Là] lorsqu'il a beaucoup plu la nuit, écrit Bosman, on voit dès le matin un grand nombre de femmes nègres qui ont chacune un grand et un petit vaisseau; elles remplissent le premier de terre et de sable et remuent cela à tous moments dans de l'eau fraîche jusqu'à ce que la terre en soit sortie et s'il y a de l'or parmi, il demeure au fond du vaisseau; ensuite de quoi elles vident le grand vaisseau dans le petit et recommencent à remuer comme auparavant, continuant dans cet exercice jusqu'à midi et souvent elles n'ont trouvé que pour 5 ou 6 sols en or, un peu plus ou un peu moins. Il arrive bien quelquefois qu'elles trouvent des morceaux d'or de la valeur de 3 ou 4 florins, mais cela est fort rare et souvent elles prennent de la peine inutilement. »[66]

L'or se présente sous forme de poudre, presqu'aussi fine que de la farine : c'est la forme la plus estimée des Européens. Mais il peut aussi se vendre en morceaux de grandeurs variables. Certains ne pèsent pas un liard; d'autres 2 ou 300 florins hollandais : c'est ce qu'on appelle l'or de mine. Lorsqu'il est fondu il a plus de consistance que l'or en poudre et la touche en est meilleure. « Mais le grand nombre de petites pierres qui s'y trouvent toujours attachées font qu'on y perd beaucoup en le fondant et c'est pour cela qu'on aime plus l'or en poudre »[67].

63. Carlos Roma Machado, dans *Bol. Soc. Geo. Lisboa* (sept-oct. 1944), pp. 601-603. *Cf.* E. Prestage, *Les découvertes portugaises ...*
64. Dapper, p. 293.
65. Bosman, p. 95.
66. Bosman, pp. 82-90.
67. Bosman, p. 91.



La monnaie courante est fait de « *kakeraas* » (mot à mot : choses de peu de valeur). Ce sont des petits morceaux d'or impur qui servent dans les négociations quotidiennes entre indigènes ou avec les Européens. Mais ceux-ci doivent prendre garde à l'or faux que les Noirs savent à merveille fabriquer. « Ils fondent quelques morceaux en sorte qu'il y a autour environ l'épaisseur d'un couteau de bon or mais par dedans ce n'est que du cuivre et souvent que du fer ». Ils utilisent aussi le corail fondu, cependant plus léger que l'or, et, pour imiter la poudre d'or, du cuivre limé, qu'ils mélangent au vrai or. Et Bosman nous indique plusieurs moyens de déceler l'or faux[68].

Cet or de Mina joue encore son rôle au XVII^e siècle. Deux ans après la prise de Mina par les Hollandais (donc en 1639), les Portugais affirment que leurs ennemis tirent chaque année de leur ancienne possession 25 à 30 quintaux d'or en poudre[69]. Bien mieux, à la fin du XVII^e siècle, Bosman prétend que la côte de Guinée produit par an, en temps de paix 7 000 marcs d'or[70]. Sans doute la diminution des arrivées d'argent américain en Europe stimule-t-elle le trafic ? Mais alors pourquoi l'Hôtel des Monnaies de Lisbonne, le commerce même du port n'accusent-ils pas ce rôle de l'or ?

Pour des raisons multiples sans doute. Le commerce de la côte de l'or est, depuis la seconde moitié du XVI^e siècle, l'objet des convoitises des autres nations européennes. Un signe assez curieux en est la série de négociations entreprises et d'accords passés entre la reine d'Angleterre et le *Prior do Crato* en 1581 pour assurer à celui-ci dans sa lutte contre Philippe II l'appui de celle-là. Ils donnent à Elizabeth tout l'or qui se trouve dans la forteresse de Mina. Les navires portugais que la flotte anglaise rencontrera en y allant se mettront à sa disposition. Et la forteresse servira de garantie aux créances de la reine sur le prétendant[71]. On sait que Mina restera portugaise jusqu'en 1637. Mais les navires anglais et hollandais mouillent fréquemment le long de cette côte et avec eux, dans la deuxième moitié du siècle, les Français, les Danois et les Brandebourgeois. Alors les Portugais ne sont plus les détenteurs des postes de Mina et d'Axim. Comme les autres, en temps de paix, ils viennent échanger leurs produits contre de l'or. Et Bosman estime que sur les 7 000 marcs d'or qui sortent de la côte chaque année, Français et Portugais s'en partagent 800. Les Portugais apportent du Brésil tabac et eau-de-vie et même des marchandises hollandaises que leur vendent les Juifs d'Amsterdam. Offrant aux Noirs des conditions avantageuses, ils font à la Compagnie hollandaise des Indes Occidentales

68. Bosman, pp. 91-92.
69. AHU, São Tomé I, n^os 158 à 178 (1639) : *Sobre a Mina ...*
70. Bosman, p. 96.
71. Londres, Record Office, SP Portugal, I 56 (Tours, 9 mai 1581) : *Instrucções a João Rodrigues de Sousa*; SP Portugal, I 57 (Tours, 10 mai 1581) : *Carta do Conde de Vimioso*; SP Portugal, I 58 (Tours, 10 mai 1581) : *Carta de D. Francisco de Portugal.*

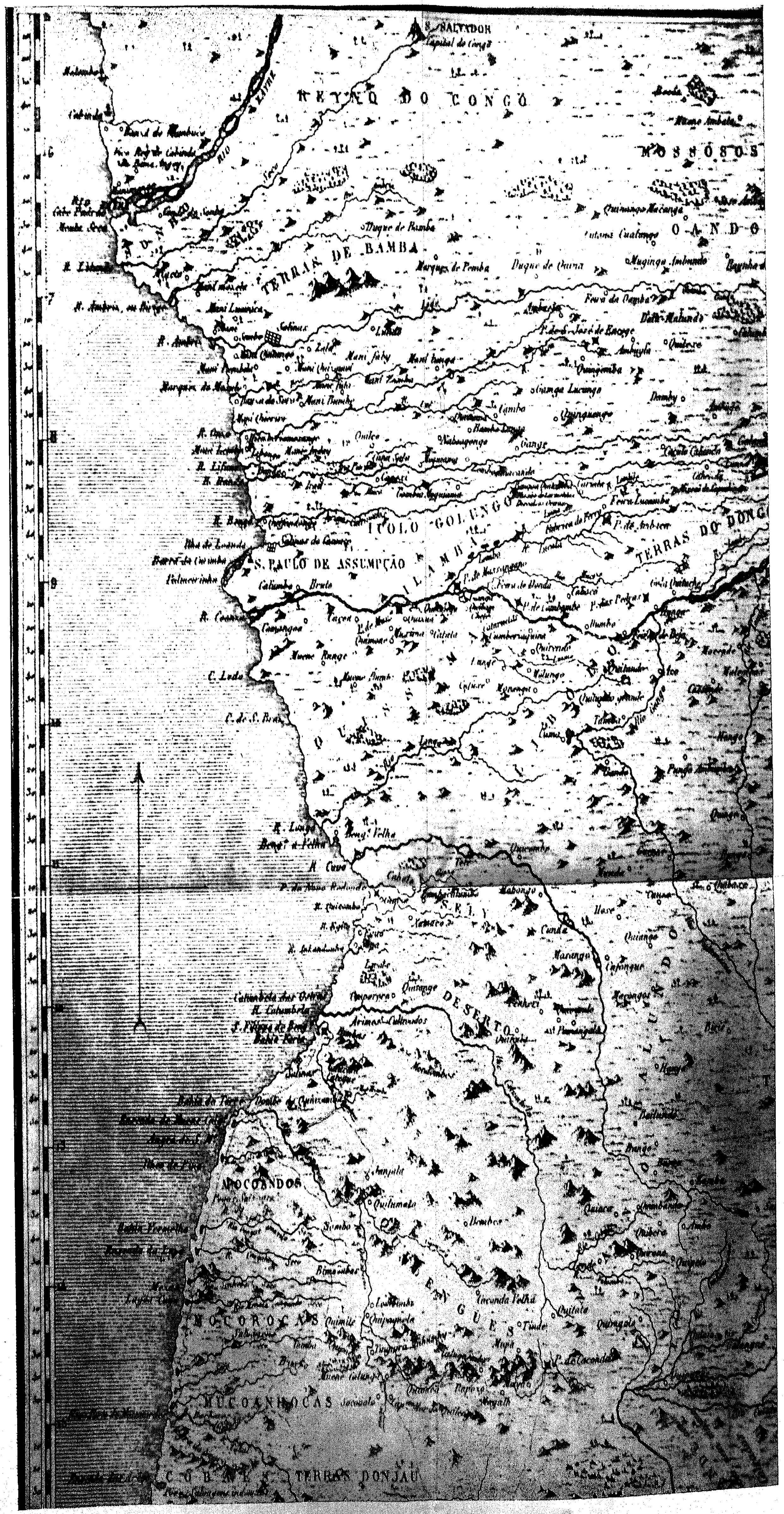
une concurrence dont Bosman se plaint avec amertume. Petite revanche portugaise prise sur une longue série de défaites économiques et militaires, à un moment où le vent a tourné et où la puissance hollandaise baisse à son tour[72].

Mais cet or portugais arrive à Lisbonne en passant par le Brésil et va même parfois directement à Amsterdam. Faut-il ajouter que le trafic saharien a peut-être repris, ce trafic qui au XIV[e] siècle apportait en Barbarie et en Egypte l'or du Soudan et qui, du moins pour l'Egypte, n'avait jamais complètement cessé[73]. « Les Mores de Barbarie, écrit Dapper, se viennent fournir d'or à Munkbaer où ils amènent leurs chameaux chargés de sel »[74].

## LES METAUX D'ANGOLA

Les métaux sont, avec les esclaves, la grande richesse de l'Afrique équatoriale et australe. En ces régions ils sont le grand espoir des Portugais. Dès le début de la colonisation, les voyageurs insistent sur les trésors qu'on peut trouver en terre angolane. Et d'abord le métal argent. La lettre d'un Jésuite en 1585 parle de véritables montagnes d'argent inépuisables avant 300 ans. Selon les Noirs qu'il interroge, il existe des mines où l'on peut tirer de chaque quintal de minerai 80 marcs d'argent. Elles sont situées dans le pays de Cambambe, à l'Est de S. Paul de Luanda[75]. Linschoten nous parle «des montagnes de crystal [qui] s'avancent plus loin du côté du Nord vers les montagnes d'argent, jusques à Malomba, sur les frontières du Congo, par où passe le fleuve Coari ». Et à propos du pays de Panza entre les fleuves de Lafam et Arbrisi il écrit : « Il y a en cette contrée une montagne riche en mines d'argent et autres métaux »[76]. Un mémoire de 1599 sur l'avantage qu'il y a à aider l'Angola et à conquérir le Benguela, cite, en plus de Cambambe, Calumgo, Cabuco Cambilo, Andala Muquila, Cabango, Cango Lamo et Aito, Quiloange Quianimonge, Carilambanza, Angola, Dumbo à Pemba[77].

72. Bosman, p. 96.
73. *Cf.* Braudel, *De l'or du Soudan à l'argent d'Amérique* et *La Méditerranée*, pp. 361 et suiv.
74. Dapper, p. 241.
75. Gastão Sousa Dias, *Relações de Angola*, pp. 161 et 179.
76. Linschoten, chap. V et VI.
77. BN Madrid, Ms. 3015, n° 22, f. 169 (Madrid, 5 septembre 1599) : *Papel sobre la conveniencia de acudir al reino de Angola y ganar el de Benguela.* *Cf.* la carte. Mais certains noms sont difficiles à identifier.




CARTE DU CONGO ET DE L'ANGOLA

Reproduction de la « *Carta geographica da Costa Occidental da Africa*... desenhada pelo Tenente-Coronel Eng.º L.C.C. Pinheiro Furtado » dans Cadornega, Tome III, contra p. 422.

Le cuivre fait la réputation des mines de Pemba, de Pinda, de Loango, au Congo [78], du Benguela où il est de bonne qualité [79]. Les montagnes des provinces maritimes de Dombé et de Cashindcabar en Angola semblent en recéler [80]. En 1666 on découvre, à 80 lieues au Sud de Luanda, dans le royaume de Benguela des mines de cuivre fin, à 6 ou 7 lieues de la côte [81] et vers 1626 dans le royaume de Cambambe, de l'argent et du plomb [82].

Mélangé à ces métaux se rencontre souvent du fer ou de l'étain, parfois de l'or [83]. On trouve aussi du fer près de la forteresse d'Enbaca [84], de l'or près de la Baie des Vaches et dans le Mosseque [85]. Tous ces métaux sont utilisés par les indigènes, en particulier pour fabriquer des outils [86]. Quelle est la politique du gouvernement portugais ?

Il essaie de s'emparer des mines. D'où les conquêtes, les opérations militaires, les fondations de forteresses. En 1603, Castelo Branco conseille au roi d'occuper les mines de cuivre de Pemba. En y allant, ajoute-t-il, il faut emporter des coffrages en bon état; dès qu'on arrivera, on pourra ainsi construire des murs de torchis pour se défendre [87]. Si l'on exploite les mines de Benguela, écrit B. Rebelo de Aragão, il faut y entretenir une garnison de 150 fantassins et 6 cavaliers. Coût : 7 500 *cruzados* par an [88].

Sur ces mines et sur leurs possibilités d'exploitation, le gouvernement cherche à avoir des renseignements précis. Au besoin des échantillons lui parviennent [89]. En 1625, Fernando de Sousa, gouverneur de l'Angola, écrit au roi : « je développe les ressources du pays ... j'ai fait pousser l'exploitation des mines de cuivre de Langere, mais je n'en ai pas de nouvelles; dans celles de Cambambe je fais travailler pour qu'au moins on en ait pour la consommation de l'Angola; on prétend qu'il y a ici du fer et que la province de Dongo possède même d'autres métaux mais je ne le crois pas ...; au Congo on trouve du cuivre et du charbon ». Renseignements bien vagues mais qui montrent l'intérêt du gouvernement pour ces problèmes [90].

En 1626 le gouverneur lui transmet le procès-verbal de l'expédition de Constantino Cadena à la mine de plomb de Cambambe. Cadena, capitaine

---

78. A. Battle, *Guinea*, HS, pp. 52-53; Luciano Cordeiro, t. I, pp. 315, 316, 330-332.
79. A. Battle, *Guinea*, HS, p. 16.
80. A. Battle, *Guinea*, HS, pp. 17 et 26.
81. AHU, Angola VII (1er avril 1666) : *Regimento dos Governadores de Angola. Cf. Legislação Antiga*, pp. 296-307.
82. AHU, Angola II (25 décembre 1626) : *Carta do Governador.*
83. Paiva Manso, p. 116; A. Battle, *Guinea*, HS, pp. 52-53; AHU, Angola VII (7 juillet 1670) : *Consulta do C.º U.º*.
84. Cadornega, t. III, p. 165.
85. A. Battle, *Guinea*, HS, pp. 29-30; Gastão Sousa Dias, *Relações de Angola*, p. 179.
86. Cadornega, t. III, p. 365.
87. Luciano Cordeiro, t. I, p. 175.
88. Luciano Cordeiro, t. I, pp. 234-235.
89. Gastão Sousa Dias, *Relações de Angola*, p. 141.
90. AHU, Angola II (13 août 1625) : *Carta de Fernão de Sousa ...*

général, est accompagné du sous-lieutenant André de Benavides, d'un secrétaire et de 6 soldats. Les mines se trouvent à une lieue de la forteresse même de Cambambe : un filon de 4 brasses de hauteur et 6 *polegadas* de large. Ils en repèrent l'orientation avec une boussole. Au même moment, le gouverneur a envoyé un soldat — les hommes sont rares — explorer les ressources minières du Benguela[91].

Le gouvernement n'hésite pas à investir des capitaux dans l'exploitation des mines et fournit un effort financier que les chiffres dont nous disposons permettent d'apprécier. Ainsi connaissons-nous les salaires annuels des artisans engagés par la colonie de 1586 à 1604 : 200 000 réaux respectivement pour un mineur et un fondeur, 70 000 et 60 000 respectivement pour un serrurier et un forgeron, 100 000 pour un maître à faire des chariots[92].

En 1621, Rebelo de Aragão estime que l'exploitation des mines du Benguela coûtera 8 000 *cruzados*, à savoir 5 000 en esclaves, achetés dans la colonie ou à São Tomé, 1 000 en chariots et attelages, et 2 000 en dépenses pour l'entretien des esclaves. La même année, les mines d'Angola coûtent le double, 16 000 *cruzados*, sans compter les garnisons[93].

Il faut de préférence exploiter les mines près de la côte ou des cours d'eau pour faciliter le transport du métal, le minerai étant traité sur place avec le bois coupé dans les environs[94].

Comment financer ces dépenses ? Pour les mines de Benguela, Rebelo de Aragão propose, en 1621, d'instituer un cadastre et de faire payer aux *sobas* — les roitelets — une contribution foncière tirée des récoltes. Ils la paieront facilement pour éviter les réquisitions d'esclaves et les sujétions de toutes sortes imposées par les gouverneurs et les chefs de garnison. On trouverait ainsi 30 000 *cruzados*, ce qui serait suffisant. S.M. peut aussi exiger que les navires quittant les territoires espagnols pour l'Angola paient des droits d'entrée pour les marchandises qu'ils transportent, comme le font les navires partis de Lisbonne : ce droit donnerait 6 à 7 000 *cruzados*. On pourrait enfin mettre un impôt sur le vin comme on le fait au Brésil pour les dépenses de fortifications[95].

En 1623, Baltazar Rebelo de Aragão fait de nouvelles propositions pour les mines de Pemba au Congo :

> « Les riches, dit-il, ne sont pas nombreux en Angola. Le roi doit les aider si l'on veut réunir les capitaux nécessaires à la mise en valeur. Il faut aussi obtenir du roi du Congo le droit de naviguer sur le rio Embrize. Comme les indigènes de l'endroit ne travaillent pas beaucoup, il faut faire venir des esclaves, les nourrir, construire un atelier pour fabriquer des outils, des chariots, des embarcations. Tous ces frais de début s'élèveront à environ 30 000 *cruzados*. »
>
> « En réalité, écrit encore Rebelo de Aragão, tout cela je le possède et puis le mettre à la disposition du roi, à condition qu'il m'accorde des avantages. Qu'il me prête, la première année, 15 000 et, si besoin est, jusqu'à 30 000 *cruzados* en Angola, garantis par mes biens immobiliers et versés en cuivre, à 12 000 réaux le quintal. Et, ajoute Rebelo, que S.M. m'envoie trois maîtres-fondeurs et du matériel introuvable ici comme des outils de fer ou des soufflets de forge. Les dommages résultant de la guerre seront aux risques de S.M. qui me nommera capitaine général du Congo. Quand j'aurai livré aux fonctionnaires du roi, dans le port de Luanda 1 000 quintaux de cuivre, S.M. m'accordera les privilèges de chevalier de sa Maison, une donation de 400 000 réaux et deux « habits du Christ » pour le mariage de mes deux filles légitimes. Moi et mes descendants seront dispensés des impôts sur les métaux, S.M. s'engagera à acheter au prix convenu tout le cuivre que je pourrai extraire, à moins qu'elle ne m'autorise à le vendre à mon compte au Portugal ou en Castille. La région des mines étant peu peuplée je la peuplerai en hommes et en bêtes. Mais le roi me donnera un droit de seigneurie héréditaire sur toute cette région, sa population et ses revenus. Si je dois partir, mon successeur jouira des mêmes droits que moi. »[96]

Si l'on en croit la requête faite au roi en 1631 par Rebelo de Aragão, le roi n'accepta pas ces conditions[97]. Mais le fait qu'on ait pensé à les lui proposer prouve à quel point il s'intéressait à la mise en valeur minière de l'Angola. Il avait seulement, depuis 1616, renoncé à les exploiter en régie et il comptait sur les particuliers pour cette exploitation. L'*alvará* du 24 novembre 1616, en effet, autorisait tous les colons à exploiter librement les mines à condition de payer l'impôt du quint[98].

## LES MINES DU BRESIL

Dès le début de l'occupation méthodique du Brésil, les Portugais pénétrèrent dans le *sertão* à la recherche de l'or. La première expédition, en 1531, partit de São Vicente sous le commandement de Martim Afonso de Sousa. Elle ne revint jamais. Sans doute tomba-t-elle aux mains des sauvages[99]. Ce ne fut pas la dernière. Pendant près de deux siècles d'autres tentatives auront le même résultat. Si les hommes reviennent,

91. AHU, Angola II (14 septembre 1626) : *Cópia de Certidão da Mina de Cambambe*; AHU, Angola II (16 septembre 1626) : *Cópia da Carta do Capitão de Cambambe para o governador*; AHU, Angola II (25 décembre 1626) : *Carta do Governador a El Rei*. Transcrits dans la thèse de *licenciatura* d'Alambra dos Santos, Lisbonne, 1950.
92. Luciano Cordeiro, t. I, pp. 369-370.
93. Luciano Cordeiro, t. I, p. 235.
94. A. Battle, *Guinea*, HS, p. 26; Luciano Cordeiro, t. I, pp. 238 et 315.
95. Luciano Cordeiro, t. I, pp. 235-237.

96. Luciano Cordeiro, t. I, pp. 237-241.
97. Luciano Cordeiro, t. I, pp. 241-244.
98. *Coll. Chron.*, p. 221 (24 novembre 1616); *Arquivo de Angola*, t. IV (1938), p. 115.
99. Damião Peres, *História de Portugal*, t. V (III) 2; Lúcio de Azevedo, *Épocas ...*, pp. 293-294.

c'est pour rapporter un peu d'or de lavage, des minerais sans métal, des pierres qu'on croit précieuses et qui se révèlent souvent sans valeur. Pourtant, ces efforts finiront par réussir. Mais au XVIe siècle qui pouvait le prévoir ? Demandons-nous pourquoi et comment on a montré dans la recherche tant de ténacité.

Pourquoi tant de ténacité ? Dans les années 1560 les recherches semblent être couronnées de succès. Un peu d'or est trouvé dans le *sertão* de São Paulo. Dans celui de Porto Seguro, l'expédition Martim de Carvalho recueille, avec l'or, des renseignements sur de soi-disant montagnes d'émeraudes dans l'intérieur [100].

Gabriel Soares de Sousa entreprend alors son expédition dans le *sertão* de Bahia, à la recherche des sources du São Francisco et du lac d'Or [101]. Son *Tratado* de 1587 montre les espoirs qu'il nourissait. Il parle des mines de fer et de cuivre de Bahia, des pierres vertes et bleues, des émeraudes et des saphirs, de l'or, de l'argent, dont semble regorger la capitainerie [102]. A la même époque naît la légende de Sabarabussú, récit d'aventures élaboré à partir d'une mauvaise interprétation de mythes tupis tournant autour d'Itaberaba-ussú, « la-montagne-qui-brille ». Cette légende a joué son rôle dans les raids extraordinaires des *bandeirantes* dans l'intérieur du Brésil. Le voyageur anglais Knivet nous en a gardé un écho. Il avait accompagné en 1596 l'expédition de Martim de Sá dans le *sertão* de Rio. Puis s'en étant séparé, il avait erré pendant des semaines dans des pays merveilleux [103]. Autre légende voisine de la précédente et souvent contaminée par elle : celle de la montagne des émeraudes. Elle a un regain après l'expédition de Marcos de Azeredo (1614). Il avait découvert des émeraudes dans le *sertão* d'Espírito Santo. Expertisées, elles se révélèrent de qualité inférieure. Mais il n'en fallait pas plus pour convaincre beaucoup de gens qu'en cherchant bien l'on trouverait des pierres de qualité bien supérieure [104]. D'ailleurs les découvertes se multipliaient. En 1608, Jerónimo de Albuquerque trouvait des mines de fer dans la capitainerie du Rio Grande do Norte, à une quarantaine de lieues de la forteresse de cette capitainerie [105]. Et le Brandónio des *Dialogues* affirmait en 1618 : « Dans la capitainerie de São Vicente ... j'ai vu un pain d'or ... qui pesait la valeur de 7 000 réaux ... » Et, ajoutait-il, si les mines de cette capitainerie ne se développent pas, c'est que les gens sont pauvres. Ils viennent, munis de grosses quantités de vivres, prospecter le terrain. Mais une fois les vivres épuisés ils sont obligés d'aller en rechercher et l'exploitation s'arrête [106].

100. Lúcio de Azevedo, *Épocas ...*, p. 295.
101. Lúcio de Azevedo, *Épocas ...*, pp. 294-295.
102. Soares de Sousa, *Tratado*, pp. 361-364.
103. Boxer, *Salvador de Sá ...*, pp. 295-296, qui renvoie à *Purchas his Pilgrimes*, IV, 1216, 1231, pour la description de *Knivet*, et à une véritable bibliographie sur la question donnée p. 296 note.
104. Boxer, *o.c.*, pp. 296-297; *cf. Diálogos*, p. 61 et pp. 65-66 n.
105. *Diálogos*, p. 70 n.; *cf.* aussi AHU, Bahia I (22 février 1618) : *Capitulo de Carta régia sobre as minas de oiro do Brasil e as que Belchior Dias Moreira pretende descobrir.*



Assez mal renseigné le gouvernement a pourtant cru à l'avenir minier du Brésil. Les avis étaient contradictoires. On ne trouve à São Vicente, écrit au roi le Conseil de la Fazenda, le 30 septembre 1606, qu'un peu d'or de lavage « de que se não pode fazer cabedal ». Surtout, ajoutait-il, il faut des techniciens, un spécialiste allemand des mines par exemple, de la main-d'œuvre, une vingtaine d'esclaves amenés de Bahia, des Indiens au besoin, enfin du matériel [107]. Le roi pense que la prospection vaut la peine, d'autant plus qu'il voit, sans doute, baisser la production du Potosi. D'où l'ensemble des mesures prises en 1608. Les trois capitaineries de São Vicente, Rio de Janeiro, Espírito Santo, où l'on a trouvé des mines, sont détachées du gouvernement général de Bahia et placées sous l'autorité d'un seul capitaine général et gouverneur, Francisco de Sousa, nommé pour cinq ans. Il est chargé de la conquête et de l'administration des mines découvertes. Il reçoit toutes sortes d'avantages financiers et honorifiques. On met à sa disposition tout un personnel spécialisé de *mineiros* : deux *de ouro* (or), un *de beta* (filon), deux *de prata* (argent), un *de pérolas* (perles), *de esmeraldas* (émeraudes), *de salitre* (salpêtre) respectivement, deux *de ferros* (fer) et un *ensaiador*.

En mars 1608, les pouvoirs miniers de Francisco de Sousa sont étendus à l'ensemble du Brésil [108]. Mais il meurt en 1611. Son fils était alors absent du Brésil : envoyé en Espagne avec des échantillons d'or, il avait été enlevé par les corsaires pendant le voyage. Malgré tout, son père n'est pas mort sans espoir [109]. En 1614, Salvador de Sá, le grand-père du général, est nommé gouverneur des capitaineries du Sud. Le petit-fils l'a suivi : il passe quatre ans dans le Sud, le temps de se familiariser avec les problèmes miniers. Fin 1616, le grand-père envoie quelques échantillons de minerais d'or et une lettre réclamant des mineurs spécialisés pour aider à l'exploitation [110]. Des efforts ont été faits, mais le gouvernement est assez déçu des résultats. En 1618, il inaugure une nouvelle politique. Le *regimento* du 8 août se fonde sur la stérilité des prospections jusqu'alors entreprises pour donner la propriété des mines aux particuliers, aux « inventeurs » (*descobridores*), du moment qu'ils paient à S.M. l'impôt du quint. Des primes sont accordées pour toute nouvelle découverte, variables selon l'importance du filon. De ces avantages, les Indiens et les étrangers bénéficient comme les Portugais et une procédure est prévue pour la déclaration et la vérification de la découverte. Le cuivre, le plomb et l'étain trouvés seront obligatoirement vendus au roi, celui-ci en ayant grand besoin pour ses arsenaux. Pour éviter

106. *Diálogos*, p. 63.
107. Simancas, SP 1 476 m, f. 155-159 (30 septembre 1606) : *A El Rei, sobre as minas de S. Vicente*; cf. aussi f. 166-170; BA *Inventaire*, n° 312.
108. *Coll. Chron.*, pp. 245-250 (1640); *Diálogos*, p. 78 n.
109. *Diálogos*, p. 78 n.
110. Boxer, *Salvador Correa de Sá ...*, p. 37.

le gaspillage et les interruptions dans l'exploitation, la même personne ne pourra posséder plus de trois mines. Des mesures sont prises pour assurer aux Indiens utilisés les moyens de se nourrir et leur éviter le surmenage ou les abus[111].

Déjà le 17 juillet de la même année, le roi avait accordé aux « mineurs » brésiliens les mêmes privilèges qu'à ceux du Pérou[112]. Entre 1618 et 1640, la législation royale variera peu. En 1621, Correia de Sá succède à son frère Martim de Sá comme administrateur des mines du Sud[113]. En 1624, nous voyons un certain Francisco Dias de Avila obtenir le privilège spécial d'exploitation de mines au Brésil sans en rendre compte et par conséquent en payer quoi que ce soit aux agents du roi[114]. Le décret du 25 juillet 1628 s'applique-t-il au Brésil ?[115] Il concède pour 70 ans à Jerónimo Margon le privilège de fabriquer et d'utiliser des moulins (*engenhos*) pour tirer l'or des rivières et des chutes, moudre toute espèce de grains, scier le bois et pour tous autres usages. Margon est-il Portugais ? Au Portugal ce sont surtout les techniciens qui manquent. « Il n'y a pas quatre hommes au Portugal capables de prospecter ou d'exploiter des mines »[116]. Tous les spécialistes de mines dont il est question dans le Brésil du XVII^e siècle sont des étrangers, Espagnols et Allemands, surtout ceux, par exemple, qu'emmène avec lui Diogo Botelho quand il est chargé de l'administration des mines du Sud, ou l'Espagnol qui fait partie des spécialistes accompagnant Salvador de Sá[117].

En 1640, Salvador Correa de Sá était gouverneur des capitaineries du Sud et administrateur des mines. Le nouveau gouvernement confirma ces charges. L'organisation antérieure des mines fut maintenue[118]. Mais la colonie pauliste échappait en fait à son autorité. Et les chercheurs d'or de São Paulo ne tenaient pas à faire connaître au représentant du fisc leurs sources de richesse[119]. Il semble bien, en effet, que s'ils ne mettaient pas la main sur des quantités énormes d'or, ils en trouvaient néanmoins assez pour que la recherche restât intéressante même à court terme. La montagne et le port de Paranaguá, où l'on installa une fonderie royale, devinrent les centres des chercheurs d'or. Ceux-ci procédaient toujours de la même manière. Ils creusaient un puits carré — la *cata* — jusqu'au *cascalho*, c'est-à-dire la couche de gravier où l'or avait des chances de se trouver. Le gravier et les cailloux concassés étaient placés

111. *Coll. Chron.*, pp. 330-332 (8 août 1618); *Legislação Antiga*, pp. 213-217.
112. *Coll. Chron.*, p. 327 (17 juillet 1618).
113. Boxer, *Salvador Correa de Sá ...*, p. 38.
114. AHU, Bahia I A (21 avril 1624) : *Alvará para Francisco Dias de Avila.*
115. *Coll. Chron.*, p. 133 (25 juilet 1628).
116. L. A. Barriga, *Advertências ...*, dans BN Rio, *Anais*, 69.
117. Luciano Cordeiro, t. I, pp. 369-371.
118. Boxer, *Salvador Correa de Sá ...*, p. 151; *Coll. Chron.*, p. 102 (6 sept. 1641); ANTT, In 468, 1116, f. 251 (sept. 1641) : *Provisões passadas aos governadores do Rio de Janeiro.*
119. Boxer, *Salvador Correa de Sá ...*, pp. 191, 218-302; *cf.* AN Rio, 7, f. 34v° (6 juin 1644) : *Regimento para o descobrimento e estabelecimento das minas de S. Paulo*; Norton, pp. 128-132 et 269.



dans une *batea*, vaisseau en entonnoir dont la partie inférieure était munie d'un tamis. En secouant le *batea*, on faisait passer le sable à travers le tamis qui ne conservait finalement que les grains d'or. On trouvait parfois des grains d'or pesant de 20 à 100 octaves et même plus. Tout cela se faisait à ciel ouvert, dans le lit des rivières ou près d'elles. Le mot de mines est donc un peu gros pour désigner ces exploitations[120].

Les Paulistes ne voulaient donc pas payer le quint à la Couronne et celle-ci finit par se fâcher. Elle envoya à Pedro de Sousa Pereira, *provedor-mor* de la Fazenda à Rio de Janeiro et adjoint de Salvador alors absent, l'ordre de visiter personnellement le pays minier. Il partit accompagné d'un mineur espagnol, Jaime Comas. Malgré l'optimisme de Comas, la première expédition fut plutôt un échec (1652-1653). Pereira parvint à rapporter des échantillons et les envoya à Lisbonne : ils furent saisis en route, ainsi qu'une carte da la région minière, par les Hollandais. En 1658, Pereira retourna à Paranaguá. Il avait réussi déjà à envoyer de l'or à Lisbonne en 1654 et 1657. Mais il fut accusé, à tort semble-t-il, de vendre les biens de la Couronne pour obtenir l'or qu'il faisait passer pour le quint des mines[121].

Dans l'ensemble, la production a dû rester assez limitée, encore qu'il soit impossible de la chiffrer. Myriam Ellis a dépouillé 470 inventaires de familles paulistes pour y recenser l'or et l'argent en lingots, monnaies, bijoux (1578-1700). Elle a trouvé 200 263,180 kgs d'argent et 19 750,137 kgs d'or[122]. Quelle est la part de la production et celle de l'importation ? En tous cas, la nécessité de recourir à la monnaie-sucre prouve la faible importance de la production.

120. Boxer, *Salvador Correa de Sá ...*, p. 300; Southey, *History*, III, pp. 53-54.
121. Pour tout ceci voir : Boxer, *Salvador Correa de Sá ...*, pp. 300-302; AHU, Rio II (18 janvier 1646) : *Carta de Duarte Correa Vasqueanes ...*; AHU, Espírito Santo I (13 septembre 1646) : *Decreto* (et tout le dossier sur les mines pour l'année 1646); AHU, São Paulo I (22 octobre 1646) : *Registo por o thesoireiro da Casa da Moeda ...*; AHU, Espírito Santo I (1647 ?) : Expédition d'Azevedo Coutinho; AHU, Inventaire Rio, n^os 676-678, 700-702 (1836); AHU, São Pâaulo I (1651) : *Sobre as minas*; AHU, Rio II (10 août 1631) : *5 cartas de António Galvão ao Rei*; AN Rio, VII 39 (28 novembre 1651) : *Carta Régia*; Norton, pp. 300-302. *Cf.* aussi : *Coll. Chron.*, p. 97 (27 septembre 1664); Boxer, *o.c.*, p. 306; BN Paris, Fonds portugais, 28 (24), n^os 129-130, f. 303; Paraïba do Sul (20 juillet 1657) : *Carta do capitão Martinez de Palma*; BA *Inventaire*, n^os 1021, 1024, 1058; AHU, São Paulo I (8 juillet 1653) : *Carta de Pedro de Sousa Pereira*; AHU, São Paulo I (18 août 1664 - 10 novembre 1665) : *Do C.º U.º*; AHU, Espírito Santo I (27 avril 1666) : *Proposta de A. Barbalho* et 19 janvier 1667 : *Certidão*; AHU, Rio II (30 juin 1653) : *Carta do Prov. da Faz.ª*; (17 octobre 1653) : *Auto porque o administrador ...*; (10 novembre 1653) : *Treslado da petição de Pedro Sousa Pereira*; (8 mars 1654) : *Treslado da carta de Bartolomeu Thoralles, descobridor das Minas*; (24 mars 1654) : *Carta de Pedro de Sousa Pereira e certidão anexa*; (10 avril 1634) : *Conhecimento do Mestre Francisco Luís Calvo*; (30 mai 1634) : *Conhecimento do Mestre Lucas da Costa*; (15 mars 1666) : *Carta do Provedor da Fazenda.*
122. Dans *Revista de História* (São Paulo), n° 1.

Il y eut résultats pires qu'à São Paulo. Malgré les belles promesses de Gabriel Soares de Sousa, le *sertão* de Bahia ne donna rien. Quand Martim de Sá et son fils Salvador revinrent au Brésil en 1618, ils s'arrêtèrent à Bahia où le gouverneur général Luís de Sousa leur demanda de l'aider à chercher des mines dans l'intérieur de la capitainerie de Sergipe à Itabaiana. Mais l'expédition échoua. A l'épreuve, le soi-disant minerai d'argent se révéla une vulgaire malachite [123].

Dans l'extrême Nord, les recherches avaient commencé dès le XVI^e siècle [124]. Mais c'est surtout après 1640, avec la première mise en valeur de ces régions que l'on voit les Portugais s'intéresser à leurs ressources minières. De Londres, António de Sousa Macedo prévient le roi en 1642 que l'Anglais James Duppay a trouvé « umas minas » dans l'Amazone [125]. En 1644, le *Provedor Mor* revenu du Maranhão parle de mines d'or et « d'autres métaux » encore dans l'Amazone [126]. Il faut les distinguer des mines du Maranhão, mines d'or auxquelles est consacré le mémoire de Bartolomeu Barreiros de Ataíde [127], des mines du Ceara qui, en 1654, envoient à Lisbonne quatre barrils d'échantillons [128]. Enfin en 1656 part la *jornada* de Pero da Costa : de Belém elle remonte l'Amazone à la découverte du métal jaune [129].

En Amérique comme dans le reste de l'Atlantique, les Portugais n'ont pas dépassé de beaucoup le stade de la prospection. Les mines portugaises de l'Atlantique ne peuvent donc, au XVII^e siècle, jouer un rôle décisif dans les variations du stock monétaire de l'Empire, alors que les monnaies en nature peuvent modifier de façon notable les incidences de ce stock sur les prix et la vie économique toute entière. Si le stock monétaire varie, c'est que le métal précieux entre dans l'Atlantique portugais, venant soit des parties non atlantiques de l'Empire, soit de l'étranger. Pour le savoir, étudions le système monétaire.

123. Boxer, *Salvador Correa de Sá*..., p. 38.
124. Madalena da Câmara Fialho, *A miragem do oiro*..., dans *Congresso do Mundo Português*, t. X, pp. 85-93.
125. BA *Inventaire*, n° 931.
126. AHU, Maranhão I (22 février 1644) : *Carta de Inácio do Rego Barreto, ex-Provedor Mor da Fazenda do Maranhão*...; AHU, Maranhão I (23 octobre 1645) : *Informação de Felipe de Matos Cotrim*...
127. AHU, Maranhão I (13 août 1646) : *Consulta do C.° U.°*. En annexe le mémoire de Ataide; AHU, Maranhão II (19 mai 1655) : *Consulta do C.° U.°*.
128. BA *Inventaire*, n^os 987, 985, 989.
129. *Documentos dos Arquivos Portug. que import. ao Brasil* (8 juillet 1945).



**Prix du charbon acheté par contrat à la Casa da Moeda**

(Lisbonne, 1607-1672; d'après les registres de la *Casa da Moeda*)

| *Années* | *Réaux pour sac* | *Années* | *Réaux pour sac* |
|---|---|---|---|
| 1607 | 70 | 1641 | 60 |
| 1608 | | 1642 | 60 |
| 1609 | 70 | 1643 | 60 |
| 1610 | 80 | 1644 | 60 |
| 1611 | 80 | 1645 | 60 |
| 1612 | 80 | 1646 | 60 |
| 1613 | | 1647 | 60 |
| 1614 | | 1648 | 60 |
| 1615 | | 1649 | 60 |
| 1616 | 80 | 1650 | 60 |
| 1617 | 80 | 1651 | 60 |
| 1618 | 80 | 1652 | 60 |
| 1619 | 90 | 1653 | |
| 1620 | 100 | 1654 | 60 |
| 1621 | | 1655 | 60 |
| 1622 | | 1656 | 60 |
| 1623 | 40 | 1657 | 60 |
| 1624 | 90 | 1658 | 60 |
| 1625 | 90 | 1659 | |
| 1626 | | 1660 | |
| 1627 | | 1661 | 60 |
| 1628 | | 1662 | 60 |
| 1629 | | 1663 | 60 |
| 1630 | 100 | 1664 | 70 |
| 1631 | 95 | 1665 | 100 |
| 1632 | 95 | 1666 | 100 |
| 1633 | 95 | 1667 | 100 |
| 1635 | 95 | 1668 | 140 |
| 1636 | | 1669 | 140 |
| 1637 | | 1670 | |
| 1638 | 95 | 1671 | |
| 1639 | 60 | 1672 | 140 |
| 1640 | 60 | | |

# II. LA MONNAIE (II)

## LE SYSTEME MONETAIRE PORTUGAIS A LA FIN DU XVIe SIECLE

C'est le paradoxe apparent du XVIe siècle portugais : malgré l'afflux des métaux précieux et la baisse de la valeur intrinsèque de la monnaie, la dynastie d'Aviz pratique une politique de monnaie faible [1]. Sous Jean III, on frappe 2 500 réaux par marc d'argent, et à partir de 1558, 2 700. La monnaie d'or est le *cruzado*. Depuis Alphonse V, il vaut 253 réaux. Or, sous le règne de Sébastien (1557-1578), il passe à 500. En 1570, on remonte à 2 400 réaux par marc d'argent. Mais de nouveau en 1573 une dévaluation porte ce taux à 2 650 réaux et en janvier 1578 on revient définitivement à 2 700 réaux [2].

Vers 1570 les monnaies portugaises sont les suivantes :

| *Monnaies* | *Valeur* |
|---|---|
| *D'or* : | |
| *São Vicente* | 1 000 réaux |
| Demi-*São Vicente* | 500 » |
| *500 reais* | 500 » |
| *Engenhoso* | 500 » |
| *D'argent* : | |
| *Tostão* | 100 » |
| Demi-*Tostão* | 50 » |
| *Vintém* | 20 » |
| Demi-*Vintém* | 10 » |

1. Damião Peres, t. V, 2e partie, chap. III.
2. Sombra, p. 44.

| *Monnaies* | *Valeur* |
|---|---|
| *De cuivre* : | |
| *Dez reais* ........................................... | 10 » |
| *Cinco reais* ....................................... | 5 » |
| *Três reais* ......................................... | 3 » |
| *Real* ............................................... | 6 *ceitis* |
| *Ceitil* ............................................... | |

Il ne faut pas confondre le réal portugais avec le réal d'argent espagnol qui vaut 36 réaux et 2 *ceitis*[3].

En devenant roi de Portugal, Philippe II confirme les dispositions prises par ses prédécesseurs. Mais des modifications dans la valeur du réal ont dû se produire entretemps. Les Cortès de Tomar en avril 1581 font état de deux valeurs de cette monnaie : l'une à l'Hôtel des Monnaies (*Casa da Moeda*) : 2 570 réaux par marc d'argent; l'autre hors de l'Hôtel : 2 400. Ils demandent que cette différence disparaisse[4] qui n'était pas due simplement aux frais de frappe : ceux-ci s'élevaient en 1573 et 1578 à 80 et 100 réaux par marc[5]. C'est un moyen d'attirer l'argent à l'Hôtel des Monnaies, sans doute pour les besoins de la politique royale outre-mer ou en Europe. Le roi refuse en s'excusant : ainsi pourra-t-on frapper beaucoup de monnaie et la faire circuler dans le royaume. En novembre 1582 le roi fait entrer à Lisbonne, 8 500 marcs d'argent venant sans doute de Séville. Il fait frapper 2 680 réaux au marc[6]. C'est un compromis entre les deux taux précédents.

La loi du 18 février 1584 réorganise la frappe de l'or et institue trois monnaies d'or :

- le *cruzado* de 400 réaux pesant 61 7/12 grains. Un marc d'or vaut 30 000 réaux représentant 75 *cruzados*;
- le *dois cruzados* de 800 réaux pesant 1 octave 51 1/6 grains. Un marc d'or représente 37 1/2 pièces;
- la pièce de 4 *cruzados* de 1 600 réaux pesant 2 octaves et 30 1/3 grains. Un marc d'or représente 18 3/4 de ces pièces.

3. Sombra, p. 45.
4. Sombra, p. 53.
5. Sombra, p. 44.
6. Sombra, p. 53.



Dans quelles proportions seront fabriquées ces pièces ? 2/3 en *cruzados*, 2/9 en pièces de 2 *cruzados* et 1/9 en pièces de 4 *cruzados*[7].

En novembre 1588 le roi fait frapper l'argent à 2 800 réaux le marc, dont 100 réaux pour le coût de frappe. De chaque millier de marcs 600 seront frappés en testons, 150 en demi-teston, 200 en pièces de 80 réaux, 30 en pièces de 40 réaux et 20 en pièces de 20 réaux. Cet argent vient de Castille. Mais le roi se plaint de le voir fuir vers l'Inde et l'étranger[8]. Il autorise en 1595 tous les particuliers à faire frapper leur argent à l'Hôtel des Monnaies, du moins en testons, demi-testons et *vinténs* seulement, monnaies plus modestes et donc plus difficilement exportables[9].

Vers 1600 les monnaies portugaises peuvent se grouper dans les catégories suivantes :

| *Monnaies* | *Valeur* |
|---|---|
| *D'or* : | |
| La pièce de 500 réaux ........................ | 500 réaux |
| La pièce de 4 *cruzados* ..................... | 1 600 » |
| La pièce de 2 *cruzados* ..................... | 800 » |
| La pièce de 1 *cruzado* ..................... | 400 » |
| *D'argent* : | |
| *Tostão* ........................................... | 100 » |
| Demi-*Tostão* ..................................... | 50 » |
| La pièce de 4 *vinténs* ........................ | 80 » |
| La pièce de 2 *vinténs* ........................ | 40 » |
| La pièce de 1 *vintém* ........................ | 20 » |

Les monnaies de cuivre n'ont pas changé depuis 1570. Le réal castillan vaut 40 réaux portugais. L'aloi de la monnaie d'argent est resté inchangé : 11 deniers[10].

La politique monétaire pratiquée au XVIe siècle, c'est donc la dévaluation et l'inflation. Politique du gouvernement mais aussi politique des particuliers, condamnée par le gouvernement. Pratiquement, les monnaies d'or ne cessent d'être rognées au XVIe siècle, et c'est pourquoi la loi du 2 janvier 1560 ordonne que les espèces d'or soient pesées et qu'on

7. Sombra, p. 54.
8. Sombra, p. 54.
9. Sombra, p. 55.
10. Sombra, p. 56.

installe dans les villes des balances officielles. Un *cruzado* qui a perdu plus de 3 grains est envoyé à l'Hôtel des Monnaies[11]. L'argent espagnol lui-même ne suffit pas aux besoins monétaires du Portugal. Le métal précieux quitte le pays ou y est insuffisant. Est-ce le signe d'une balance commerciale qui n'a cessé d'être défavorable ? Est-ce celui d'un développement trop rapide des grandes affaires ?

## LA *CASA DA MOEDA* DE 1603 A 1670

A partir de 1604, une source nouvelle de l'histoire monétaire portugaise s'offre à nous. Les 109 gros registres[12] de la Casa da Moeda rapportent fidèlement les opérations qu'y subit le métal précieux. Il passe successivement entre les mains du trésorier, du fondeur, de l'officier chargé de la frappe. La cisaille qui en résulte est renvoyée au fondeur. Les pièces frappées sont passées au blanchiement. Pour l'or, on se contente en général d'indiquer les entrées, mais les opérations des dernières années de la période sont résumées à la fin de chaque registre[13], ce qui permet de vérifier l'exhaustivité des rapports. Les trésoriers, *capataz, juiz da balança,* achetaient leur charge et se recrutaient dans la bourgeoisie commerçante de Lisbonne; les opérations monétaires n'étaient pas absorbantes au point de les empêcher de continuer leur négoce.

L'argent et l'or arrivent à l'Hôtel des Monnaies sous forme de pièces, de lingots ou de pains. Leur origine en général est inconnue; on indique seulement : « argent ou or que les particuliers ont apporté au trésorier ». Après 1640, lors des grandes conversions monétaires, certaines pièces ne sont apportées que pour être marquées. De cet or et de cet argent on note le poids en marcs, onces, octaves et grains. On ne l'a pas fait cependant pour les pataques qui n'apparaissent qu'après 1640. Comme nous avions décidé d'évaluer en poids les quantités de monnaie[14], ils nous a fallu le rechercher pour ces dernières hors des registres. Leur valeur est variable et mal connue, cependant le nº 25 du fonds portugais de la Bibliothèque Nationale de Paris (f. 173) donne pour chaque pataque le poids de 7,50 octaves[15].

11. Damião Peres, *loc. cit.*
12. 60 pour 1604-1640, 49 pour 1641-1674.
13. De toute façon, les recettes et les dépenses, dont le compte est établi à la fin de chaque année, mentionnent souvent le montant total de l'or ou de l'argent manipulé.
14. Seul moyen d'avoir une unité, les monnaies sont trop différentes les unes des autres. Nous ne partageons pas les idées nominalistes de Earl J. Hamilton, au moins à longue période.
15. Que, pour alléger des calculs déjà trop lourds, nous avons arrondi à 8 octaves, c'est-à-dire 1 once.



Autre difficulté : la durée de l'année monétaire. Les officiers de la *Casa da Moeda* ne terminent pas les opérations de l'année avant le deuxième trimestre de l'année suivante. Il faut donc verser au compte de la nouvelle année ce qui dans leurs propres calculs est au compte de l'année précédente. Nous l'avons fait aisément quand les opérations étaient datées. Toutefois en dehors des opérations non datées, assez rares, nous avons dû renoncer à certains relevés trop longs (dans les années de conversion monétaire), relevés inutiles d'ailleurs, car pour des années aussi chargées les officiers avaient fait des *encerramentos*, résumés qui nous donnent sans calcul les poids d'or et d'argent entrés et sortis de la *Casa*. Nous avons donc décidé de calculer approximativement la part de l'argent et de l'or d'une année qui revenait en fait à la suivante, en faisant seulement en sorte que le total des années ainsi modifiées, généralement groupées par trois ou quatre reste parfaitement exact. Nous avons opéré de même pour les entrées d'or qui parfois sont groupées en registres triennaux dont les *encerramentos* ne donnent pas le détail par année.

Enfin dernière remarque : si nous possédons pour certaines années un double registre, il n'en existe aucun pour d'autres : d'où les lacunes des deux séries que nous présentons. Ces lacunes sont moins graves que l'immense trou qui s'étend sur les rayons des archives entre le deuxième tiers du XVIe siècle et l'année 1604.

Pour le tableau des entrées d'or et d'argent : cf. p. 503.

Pour les courbes correspondantes : cf. p. 606.

Nous pouvons faire la courbe totale des entrées des deux métaux. Par exemple pour la période antérieure à 1640 nous affecterons le poids de l'or du coefficient 12,5[16]. Cf. p. 607.

Comme on le voit, le rôle du métal blanc est prédominant. L'époque est déjà lointaine où l'or de Mina faisait la richesse du commerce portugais. Le Portugal profite du grand flot d'argent qui d'Amérique et par Séville se déverse sur l'Europe. D'ailleurs quand les registres nous informent exceptionnellement que l'or apporté à la *Casa* provient d'une caravelle de Mina, il s'agit d'un héritage et la quantité apportée est dérisoire[17].

Reste l'interprétation de ces courbes. Il faut pour cela distinguer la période qui précède la Restauration de 1640 de celle qui la suit. Pendant la première, le Portugal jouit d'une stabilité monétaire presque totale et les quantités d'or et d'argent qui arrivent à l'Hôtel des Monnaies peuvent refléter exactement la vie économique. Au contraire après 1640, une cascade d'altérations et de conversions rompt ce parallélisme et les courbes représentent non plus les variations de l'économie, mais l'importance du stock monétaire et l'ampleur des conversions.

16. Après 1640, le rapport est si variable qu'il nous a paru préférable de ne pas établir de courbe totale.
17. Casa da Moeda, année 1609.

## L'HOTEL DES MONNAIES DE 1604 A 1640 : INTERPRETATION

1604-1640 : période de grande stabilité monétaire. La politique de dépréciation monétaire de la dynastie d'Aviz a cessé. Les réaux castillans ont continué d'entrer au Portugal. On décide en 1612 qu'ils seront refondus et qu'une marque de garantie sera imposée sur ceux qui auront gardé leur poids [18]. Malheureusement la *Casa* possède pour 1613 un registre très incomplet et ceux de 1612, de 1614 ou des années postérieures ne précisent pas la part des réaux castillans dans le total de l'argent livré à l'Hôtel des Monnaies.

Mais les entrées d'or et d'argent à la *Casa da Moeda* ont un intérêt plus général. Elles nous permettent de nous rendre compte de l'importance et des variations du stock monétaire portugais. Nous pouvons admettre que les premières ont influé sur les secondes et surtout qu'elles sont de même signe qu'elles. Elles jouent donc le rôle d'un véritable baromètre pour la situation monétaire : étudier leur évolution, c'est étudier l'évolution même du stock monétaire durant la période. Une objection toutefois : n'existe-t-il pas une *Casa da Moeda* à Porto à laquelle font allusion des *alvarás* de 1607 ? En vérité cette *Casa* de Porto dut être peu importante et l'*alvará* du 5 mars 1607 décida pour cette ville l'extinction des offices de la Monnaie; on se contenta, le 12 septembre, de conserver aux officiers leurs privilèges [19].

Revenons à nos courbes qu'il importe d'étudier d'abord à longue puis à courte période.

Il suffit à longue période d'examiner la courbe totale. Point n'est besoin pour 35 ans d'en tirer une nouvelle courbe par la méthode des moyennes mobiles. Nous saisissons clairement une poussée des arrivées d'or et d'argent. Le stock monétaire augmente. Le maximum des arrivées se place en 1627, et l'ensemble donne l'impression de ce que Simiand appelait « un mouvement interdécennal ». Conclusion importante et qui mérite un double commentaire :

*a)* Une différence fondamentale apparaît avec l'Espagne. Le grand reflux du métal précieux semble commencer au Portugal 27 ans plus tard que chez son voisin. Alors que le flot d'argent se tarissait pour celui-ci, il continuait de couler pour celui-là. Pourquoi ? On peut penser à la route clandestine de l'argent du Potosi à Lisbonne par Buenos Ayres [20], mais pour trouver une explication satisfaisante, il convient d'étudier la courbe à courte période et d'identifier l'origine des différentes quantités de métal précieux.

*b)* On sait qu'en Espagne le maximum de la poussée des prix nominaux se situe vers 1640, en retard donc sur l'afflux maximum du métal précieux. Earl J. Hamilton a montré que ce retard était rendu possible par le développement de la monnaie de billon; au Portugal, elle existe aussi, nous l'avons vu, mais les registres de l'Hôtel des Monnaies de Lisbonne n'en parlent pas.

Au XVII^e siècle les Maures semblent être les grands possesseurs du *vellon*; le décret du 25 janvier 1627 en interdit la sortie du Portugal vers la Galice et ajoute qu'« il faudra veiller à ce qu'on n'introduise pas du vellon avec la cire importée d'Afrique, contre du tabac » [21].

On le voit, la monarchie espagnole cherche à lutter contre l'inflation du billon. La lettre royale du 9 février 1627 prévoit des mesures pour éviter l'introduction en Espagne de monnaie de cuivre fausse. Elle commence ainsi : « J'ai résolu de remédier au dommage causé par la monnaie de cuivre dans ces royaumes » (*estes reinos*). On enverra donc des juges aux frontières, mais il faut qu'au Portugal des dispositions identiques soient prises, car les monnaies de cuivre barbaresques empruntent le chemin du Portugal pour entrer en Espagne, et, au Portugal même, on semble fabriquer une fausse monnaie de cuivre espagnole [22]. Ainsi l'Espagne se protège, mais l'Espagne seule. C'est donc qu'au Portugal on ne redoute pas « l'inflation du *vellon* », le rôle monétaire essentiel y restant dévolu à l'or et à l'argent.

Dans leur détail, nos courbes monétaires soulignent la présence de quatre cycles d'une dizaine d'années chacun. Ce rythme correspond à celui de la vie du XVII^e siècle, rythme lent qui caractérise encore l'âge du capitalisme commercial par rapport au rythme monétaire du capitalisme industriel, et comparable à celui qu'Hamilton rencontre au XVI^e siècle.

Première pointe : 1609, pour laquelle les documents ne nous ont donné jusqu'ici aucune explication particulière. Sans doute les registres de la *Casa* signalent-ils que 19 marcs, 4 onces, 6 octaves, 6 grains d'or représentant 587 852 réaux sont entrés le 14 janvier, héritage revenu de São Jorge da Mina sur la caravelle « Notre Dame de la Piété ». Sans doute signalent-ils aussi la caravelle « St-Antoine » qui a apporté (autre héritage de Mina) le 28février, 18 marcs, 5 onces, 5 octaves et 2 grains, soit 561 106 réaux. Mais ces quantités encore une fois sont insignifiantes et ne prouvent rien.

---

18. Damião Peres, *loc. cit.*, p. 316. Cependant les *alvarás* du 26 janvier, 18 septembre, 6 octobre 1612 (*Coll. Chron.*, pp. 323, 382, 383) ne précisent pas qu'il s'agit de réaux castillans. Le dernier exige seulement que les mauvais réaux soient rachetés par les intermédiaires à 2 620 réaux le marc au minimum.
19. *Coll. Chron.*, *alvará* du 5 mars 1607 et *apostille* du 12 septembre 1607.
20. *Cf.* Alice Piffer Canabrava, *O comércio português no Rio da Prata ...*
21. *Coll. Chron.*, p. 170. *Vellon* est le mot espagnol pour *billon*.
22. *Coll. Chron.*, p. 171. On peut d'autant mieux parler de vraie et de fausse monnaie que le billon n'a qu'une valeur conventionnelle.

Pour les années 1612-1613, rappelons la lacune des registres. Sans doute la poussée des années 1615-1617 s'explique-t-elle par l'exécution tardive des mesures de 1612, mais ce n'est là qu'une hypothèse[23].

La dépression des années 1618-1622 est flagrante, mais plutôt que le résultat normal du rythme cyclique, n'est-ce pas aussi l'indice d'un essoufflement de la monnaie portugaise ? Peut-être celle-ci voit-elle sa source tarir, par suite des hasards de la mer, de la baisse du commerce. Peut-être l'Espagne qui « dévore » la monnaie, épuise-t-elle son voisin ? La *carta régia* du 14 août 1618 interdit l'introduction de la monnaie *de moeda de quartos* du Portugal en Castille[24].

Quant à la grande poussée de 1623-1628, elle mérite qu'on s'y attarde[25]. Le travail des officiers de la Monnaie est subitement accru par des arrivées de métal précieux envoyé de Séville( la formule est répétée pour chaque arrivée) en vertu d'une licence d'exportation (*cédula de saca*) délivrée à Madrid. On ne peut s'empêcher de lier cet afflux massif d'or et d'argent à Lisbonne à la création de l'éphémère compagnie portugaise du « commerce de l'Inde ». La lettre royale du 10 décembre 1624 prévoit que les municipalités et les particuliers prendront des actions dans la compagnie, dont la création a été confiée à D. Jorge Mascarenhas, président de la Câmara de Lisbonne, et dont le but est de nettoyer les conquêtes portugaises des ennemis du pays[26]. Le 5 mars 1625, on charge le docteur Francisco Rebello Homem « de ir pelo reino interessar as Cidades, villas e pessoas particulares na compahnia de Commercio »[27]. Les municipalités ont dû promettre leur participation, mais la lettre royale du 12 mars 1626 leur rappelle que leur versement ne saurait tarder, et celle du 10 mars 1627 engage le *Desembargo do Paço*, l'une des instances suprêmes du royaume, à favoriser et aider par tous les moyens la fondation de la Compagnie[28].

A partir de 1628, une série de décisions se rapportent au secours d'Inde. Par exemple le 23 janvier on demande au Conseil de Portugal s'il y a inconvénient à ce que des six navires qui vont secourir l'Inde deux transportent du capital de Castille pour acheter des marchandises, « ficando os quatro para as empresas necessárias »[29]. Les instructions

23. *Cf.* note 18.
24. L'année 1622 est marquée au Portugal par une pénurie de cuivre. Conséquence de l'inflation espagnole du billon, consécutive à la pénurie de métaux précieux.
25. Maximum : or : 1628; argent : 1627. En fait, l'histogramme mensuel prouve que la plus grosse partie de l'or et de l'argent arrive à la fin de 1627 et avant le 1er mai 1628.
26. *Coll. Chron.*, pp. 129 et 410 (1624).
27. *Coll. Chron.*, p. 137 (1625).
28. *Coll. Chron.*, pp. 156 et 167 (1626 et 1627). *Cf.* thèse de *licenciatura* d'Abel da Silveira Montenegro Florido (Lisbonne, 1949).
29. *Coll. Chron.*, p. 119 (1628). Sur l'influence de Duarte Gomes Solis, *cf.* les travaux de M.B. Amzalak, L. Bourdon et R. Gonnard cités dans notre bibliographie.



royales se font de plus en plus nombreuses, et le roi accorde les *cédulas de saca* aux grands négociants portugais, aux riches marchands de Lisbonne tels Francisco Dias Mendes de Brito, Fernando Soares Rebello, Fernando Rois, Alvaro Fernandes da Costa, Fernando Tinoco, etc.[30].

Nous ignorons quelles marchandises ils ont fournies en contre-partie; cela dépasse d'ailleurs notre propos. Il nous importe seulement de savoir que le paiement se fait non en lettres de change, mais en argent dont le roi autorise la sortie d'Espagne. Pourquoi ? L'explication ne se trouve-t-elle pas dans l'existence même de cette Compagnie de Commerce ? Car pour la fonder il faut des capitaux, c'est-à-dire, au XVIIe siècle, du numéraire[31] dont le Portugal semble manquer vers 1620, si l'on en croit la dépression de nos courbes. Bref, Philippe voulant favoriser la naissance de la Compagnie a exceptionnellement assoupli son contrôle des changes.

Une remarque encore : que l'on trouve de l'argent à Séville, c'est normal — mais de l'or ? N'est-ce pas vraiment peu de choses dans le flot de métal précieux qui vient d'Amérique ? Vitorino Magalhães Godinho nous a signalé ce document de l'Arquivo Histórico Ultramarino de Lisbonne où le roi, vers 1625, invite les marchands à acheter à Séville l'or dont ils ont besoin pour négocier le poivre de Goa, car l'or à Séville « se poderá haver com facilidade », l'argent semblant encore se trouver facilement à Lisbonne. Preuve que l'or joue à Lisbonne un rôle plus faible qu'à Séville ? La comparaison de notre courbe générale (cf. p. 607) avec l'histogramme d'Hamilton montre que la proportion or-argent est à peu près la même à Séville et à Lisbonne : en gros un centième[32]. Peut-être l'or que l'on trouve si facilement à Séville est-il apporté par les marchands espagnols eux-mêmes pour obtenir en échange de l'argent, plus utilisable dans le commerce.

C'est donc la Compagnie de Commerce qui provoque cet afflux d'or et d'argent à l'Hôtel des Monnaies. Des histogrammes mensuels nous montrent que l'or a afflué surtout dans la première moitié des années 1627 et 1628, que l'argent a afflué pendant toute l'année 1627 et au début de 1628. Mais pour ce métal, il se fait, de mai 1628 à juillet 1629, un grand vide. Tout y concourt sans doute et, en particulier, la victoire navale de Pieter Hein, car le Hollandais saisit dans l'Atlantique en septembre 1628 la flotte chargée d'argent qui va vers Séville[33]. (Pour les histogrammes mensuels : cf. p. 606).

30. *Cf. Coll. Chron.*, p. 134 : *Carta Régia* du 31 juillet 1628; p. 142 : *Breve* du 31 janvier 1629, du 2 avril, du 24 maio 1629, du 28 février, du 22 mars, du 21 avril 1630, etc.
31. Au moins en partie.
32. Hamilton, *American Treasure ...*, p. 41 (« Percentages of total imports of gold and silver by weight »).
33. *Cf.* par exemple Boxer, *Salvador Correa de Sá ...*, pp. 66 et 399.

La Compagnie de Commerce ne réussit pas. La *Carta Régia* du 13 avril 1633 en prononce la dissolution définitive[34]. Elle a au moins, disons-le sans ironie, joué un rôle monétaire. Ce n'est pas le cas de la prise de Mina en 1637 par les Hollandais. Il y a beau temps que le château de São Jorge n'est plus la capitale de l'or africain. Notre courbe de l'or ne bouge pas; 1637 : date militaire sans plus.

Le problème grave, à cette époque, est celui de l'argent. Il est difficile à étudier puisque précisément pour ce laps de temps nos registres sont incomplets. Mais en 1639 Simon de Sousa écrit : « Em 1588, em tempos que aquelle regno estava próspero e abundante de pratta », preuve qu'en 1636, le royaume n'est plus ni prospère, ni débordant d'argent. Ce négociant astucieux était devenu le conseiller économique du roi d'Espagne pour les affaires du Portugal et le 30 octobre 1636, Philippe IV ordonne à Marguerite de suivre les instructions contenues dans le mémoire de Sousa joint à sa lettre. A propos de l'emprunt, difficile, de 200 000 *cruzados* pour secourir le Brésil attaqué par les Hollandais, le marchand portugais se plaint que tout l'argent s'en va vers les royaumes du Nord; cette fuite est dangereuse car non seulement elle va arrêter le commerce extérieur du pays, faute de moyens de paiment, mais encore augmenter la puissance des ennemis de S. M. que sont certains de ces royaumes du Nord. Et Sousa propose des remèdes : prohiber l'exportation de l'argent, le mettre à la frappe pour le consacrer au secours du Brésil et ceci à 2 800 réaux le marc au lieu de 2 700 comme l'avait fait Philippe II en 1588. Ainsi revalorisée, la monnaie d'argent ne sera pas tentée de s'évader vers les marchés extérieurs plus avantageux[35].

Des mesures sont prises en effet par Marguerite le 27 novembre : on décide la refonte des testons et demi-testons et l'on s'efforce de réunir l'argent nécessaire pour secourir le Brésil; enfin le 27 décembre une lettre royale prohibe l'exportation de la monnaie. Mais on se refuse à réévaluer le marc d'argent qui reste à 2 700 réaux, ce qui mécontenta sans doute les négociants de Lisbonne et put les rendre favorables au mouvement d'indépendance et au complot de 1640. La réévaluation, nous dirons la dévaluation, n'aura lieu que le 1er juillet 1641[36]. D'ailleurs, même prise à temps, cette mesure eût été insuffisante pour empêcher la sortie de l'argent, due au déficit de la balance commerciale. C'est seulement à la fin du XVIIe siècle que les Portugais apercevront ce rôle de la balance du commerce dans la vie de la monnaie. Retard isolé et curieux à l'âge mercantiliste[37].

---

35. BA *Inventaire*, nos 746-765. *Cf.* AHU, Reino VII (23 mars 1635) : *Sobre os reales* (*Carta do Conde de Miranda*); AHU, Pernambouc II (30 octobre 1636) ; *C.a do C.o U.o sobre o que dice Thomas de Ybio Calderon.* Cf. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 244 n.
36. *Coll. Chron.*, p. 97 (1641).
37. *Cf.* Gonnard, *La Conquête portugaise*, et Amzalak, œuvres *passim* (*cf.* notre bibliographie).



## L'HOTEL DES MONNAIES APRES 1640 : INTERPRETATION

Les courbes de l'or et de l'argent n'ont plus la même signification après 1640 qu'avant cette date. La stabilité monétaire a disparu. Les « réévaluations » monétaires se succèdent, obligeant toute la monnaie portugaise à passer par la *Casa*. Dès la Restauration, on frappe comme auparavant les testons et demi-testons, les *vinténs* et *dois vinténs* sur la base de 2 800 réaux par marc d'argent, dont 100 réaux pour la Couronne. En juillet de la même année les 2 800 réaux passent à 3 400. Les anciennes monnaies sont rachetées à 3 000 réaux par marc et gardent cours légal pendant 6 mois. En février 1642, une simple contremarque suffit à « réévaluer » la monnaie. Le teston vaut désormais 120 au lieu de 100 réaux. L'ordonnance du 8 juin 1643 porte le marc d'argent à 4 000 réaux. Celle du 20 novembre 1662 le porte à 5 000[38].

Pendant la même période la valeur de l'or s'élève d'environ 87 %. Avant la Restauration on frappait 75 *cruzados* dans un marc d'or. On continue à le faire jusqu'en 1677. Mais la valeur du marc en réaux augmente sans cesse pendant toute la période. De 38 400 réaux, il monte en 1641 à 39 680 et au début de 1642 à 40 960, à 56 250 en mars 1642. En novembre 1662 il atteint 75 000 réaux et en avril 1668, 82 500. Le rapport or-argent varie sans cesse, du moins le rapport officiel, les mesures prises en faveur de l'or ayant généralement pour effet de rapprocher du rapport naturel ce rapport troublé par les mesures prises en faveur de l'argent. Cet effort constant de réadaptation est une conséquence du système bimétalliste portugais et rend difficile pour cette période l'addition des deux courbes or et argent de la *Casa*. Dans l'ensemble, de 1640 à 1670 le rapport or-argent est passé de 11 à 16,6. En France il est à la même époque, de 14. Le Portugal est donc devenu un pays où l'or est très cher. Et les opérations de spéculation et d'arbitrage entre France et Portugal sont fructueuses[39]. Les économistes de l'époque ont attribué l'augmentation du rapport or-argent à la fuite de l'or vers l'extérieur, ce qui semble assez juste. Par contre ils ont mal vu la cause de cette fuite. Ils l'ont simplement attribuée à une sous-évaluation des monnaies extérieures. Ils n'ont pas vu, ce que verront leurs successeurs de la fin du siècle, que cette fuite était due au déficit sans cesse aggravé de la balance commerciale, les échanges avec l'extérieur se réglant surtout en or[40].

Les courbes de l'Hôtel des Monnaies entre 1640 et 1670 indiquent dans quels délais ont été exécutées les décisions royales. A chaque manipulation monétaire, toute la monnaie devant être marquée ou fondue, la courbe pourrait nous permettre d'apprécier la valeur du stock moné-

---

38. Damião Peres, t. VI, chap. II.
39. Damião Peres, t. VI, chap. II.
40. Gonnard, *o.c.*

taire total portugais. En réalité cette appréciation se révèle difficile pour deux raisons :

a) Une nouvelle altération de monnaie est souvent décidée avant que la première ait été terminée. Les deux opérations se mêlent et il est difficile de connaître la part de la monnaie qui va deux fois à la fonte.

b) Devant l'ampleur des opérations, le réglement du 1er février 1642 crée de nouvelles *Casas de Moeda* dans les différentes provinces du royaume : à Porto, Miranda, Trancoso, Castelo Branco, Coimbra, Abemar, Evora, Beja, Tavira[41]. Comment apprécier la part de la monnaie livrée à l'Hôtel des Monnaies de Lisbonne et la part fondue dans ces « Hôtels » de province ?

Cependant nos courbes donnent une idée de l'ampleur relative des conversions monétaires. Elles éveillent en nous l'idée qu'une telle transformation, un tel renouvellement, un tel va et vient des monnaies ont dû nuire à la thésaurisation, augmenter la circulation monétaire et compenser dans une certaine mesure, par une sorte d'inflation forcée, les effets de la raréfaction monétaire caractéristique de la seconde moitié du XVIIe siècle; raréfaction ou ralentissement de l'accroissement du stock monétaire, c'est à peu près la même chose dans un système économique dynamique comme le capitalisme commercial.

Pourquoi, après la période de stabilité monétaire qui s'étend jusqu'en 1640, le Portugal revient-il à la politique de monnaie faible ? C'est que les besoins de la Guerre d'Indépendance sont énormes. Et, les relations rompues avec l'Espagne, l'argent espagnol n'arrive plus aussi facilement au Portugal. On mesure par là l'aide que l'Espagne a pu apporter à sa voisine pendant l'Union. Qand les apports de réaux espagnols redeviennent possibles, les commerçants préfèrent payer avec des réaux plutôt qu'avec des lettres de change car ces réaux, entrant au Portugal, sont marqués gratuitement à l'Hôtel des Monnaies[42].

A la politique de monnaie faible du gouvernement s'ajoute celle des particuliers, nationaux ou étrangers. Il circule alors un grand nombre de pièces rognées, surtout espagnoles. La *Casa* les reprend au poids comme du métal en barres. Cependant la *carta régia* du 26 février 1642 fait payer le marc de monnaies rognées à 3 400 réaux alors qu'on achetait l'argent en barres pour 2 900.

41. *Coll. Chron.*, p. 122.
42. BN Paris, B I 643 (juin 1666) : *De Lisbonne*...



Vers 1650 les monnaies portugaises sont les suivantes :

| *Monnaies* | *Valeur* |
|---|---|
| *D'or* : | |
| Conception | 12 000 réaux |
| 4 *Cruzados* | 3 000 » |
| 2 *Cruzados* | 1 500 » |
| *Cruzado* (*Quarto*) | 750 » |
| *D'argent* : | |
| Conception | 600 » |
| *Cruzado* | 400 » |
| Demi-*Cruzado* | 200 » |
| *Tostão* | 100 » |
| Demi-*Tostão* | 50 » |
| 4 *Vinténs* | 80 » |
| 2 *Vinténs* | 40 » |
| *Vintém* | 20 » |
| 10 Réaux | 10 » |
| *De cuivre* : | |
| 5 Réaux | 5 » |
| 3 Réaux | 3 » |
| *Real* et demi | 1 ½ »[43] |

43. Sombra, p. 77.

Vers 1660 le tableau précédent est devenu :

| *Monnaies* | *Valeur* |
|---|---|
| *D'or* : | |
| 4 *Cruzados* | 3 500 réaux |
| 2 *Cruzados* | 1 750 » |
| *Cruzado* | 875 » |
| *Moeda* | 4 000 » |
| Demi-*Moeda* | 2 000 » |
| Quart de *Moeda* | 1 000 » |
| *D'argent* : | |
| *Cruzado* | 400 » |
| Demi-*Cruzado* | 200 » |
| *Tostão* | 100 » |
| Demi-*Tostão* | 50 » |
| 4 *Vinténs* | 80 » |
| 2 *Vinténs* | 40 » |
| *Vintém* | 20 » |
| Demi-*Vintém* | 10 » |
| *De cuivre* : | |
| *Real* et demi | 1 ½ »[44] |

Toutes ces monnaies sont frappées au marteau après l'expérience malheureuse, en 1562, de la machine de João Gonçalves, et malgré celle, non moins malheureuse, de la machine d'Antoine Routier en 1669[45].

Après 1640 le problème du cuivre revêt plus d'importance. Ce qui frappe à la lecture des documents avant cette date, c'est la pénurie de la monnaie de billon et du métal pour la fabriquer[46]. Après 1640 cette pénurie persiste, due sans doute à l'insuffisance des monnaies d'or et d'argent, aux besoins énormes en *vellon* de l'Espagne voisine, à la pénurie du métal à cause des besoins de l'artillerie, des moulins à sucre,

44. Sombra, p. 88.
45. Sombra, p. 48.
46. *Cf.* notre paragraphe sur le cuivre dans la Monnaie (I) et BNL, *Fundo Geral* 6099, p. 99 (1568) : *Ley que El Rey D. Sebastião* ...; Hamilton, p. 80 n.; *Elem. Lisboa*, t. III, p. 37; t. IV, p. 105.



des constructions navales. La monnaie de cuivre est pourtant très nécessaire au petit commerce et à « l'économie de charité » dont vit la population misérable de Lisbonne et des villes. Son absence, c'est la mort des mendiants dans un pays où ceux-ci forment une véritable classe sociale[47]. Pourtant on s'entoure de précautions pour augmenter la quantité en circulation. Quand le Conseil de la Fazenda parle de frapper de la monnaie d'étain (1644), un marchand venait de proposer, à la douane, des barils de cuivre déjà battu et taillé, n'attendant plus que la frappe, à 120 réaux l'*arratel*. Le projet de monnaie d'étain abandonné, Jorge Lopes de Negreiros offre de fournir, en 5 ans, 50 000 *cruzados* de monnaie de cuivre, à 160 réaux l'*arratel*. Le prix paraît cher à la municipalité de Lisbonne qui craint qu'à la faveur d'un tel contrat s'introduise au Portugal soit beaucoup plus que les 50 000 *cruzados* prévus soit de la fausse monnaie venant des pays du Nord. Le roi se rallie à une autre solution : on achètera, jusqu'à concurrence de 40 000 *cruzados*, le cuivre du marchand étranger Jean Hals, tout préparé et qui n'attend que d'être frappé. Il coûte 110 réaux l'*arratel* auxquels il faut ajouter 8 ou 10 réaux pour la frappe[48]. En 1645 la municipalité a acheté du cuivre à la douane. Une partie vient de Suède. La *Câmara* demande au roi la dispense des droits d'importation car, dit-elle, « la monnaie de cuivre sert surtout à faire la charité »[49]. Le 25 septembre 1670, la ville de Lisbonne se plaindra au roi de la disparition de la monnaie de cuivre et de la petite monnaie d'argent qui rend difficile la vie domestique et la subsistance des pauvres. Elle réclame la frappe de monnaies de 20 et 10 réaux[50].

## LES PROBLEMES MONETAIRES DANS L'EMPIRE

Notre champ d'étude est l'Atlantique. Mais les possessions de l'Océan Indien jouent encore un rôle dans l'Empire portugais au XVIIe siècle. La vie monétaire de celui-ci ne peut se comprendre sans celui-là, à la fois, dit-on, fournisseur et demandeur de métal précieux.

Fournisseur par l'Afrique Orientale portugaise ? Mais Sofala et Mozambique vers 1580-1584 ne fournissent plus d'or et seulement un peu d'ivoire, juste de quoi payer les dépenses des deux forteresses. Les recherches dans la région du Zambèze ne donnent rien, pas même, semble-t-il, les diamants

47. AHU, Reino X (30 octobre 1641) : *Do C.º da Fazenda : Sobre um memorial que fez Daniel Ravard mercador francês* ...; *cf.* AHU, Reino, Maço XIII (20 décembre 1642) : *Da Câmara a el Rei* ...; *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 494-561.
48. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 559-561.
49. *Elem. Lisboa*, t. IV, pp. 576-577.
50. *Elem. Lisboa*, t. VII, p. 255.

qu'on espérait. Mais elles entretiennent l'espoir et la spéculation. Pour les prospections on engage des capitaux. Au XVIIe siècle rien de plus[51].

Demandeur de métal précieux, l'Océan Indien l'est pour l'or comme pour l'argent. En gros, c'est plutôt avec de l'argent qu'on achète les épices. Mais le poivre de Goa, nous l'avons vu, se négocie contre de l'or. En tout, or et argent, la fuite du métal précieux vers l'Océan Indien est considérable. Encore l'argent augmente-t-il sa valeur de 50 % en allant d'un Océan à l'autre. Il faut quand même 100 000 ducats par an à la fin du XVIe siècle pour assurer le commerce[52].

Dans l'Empire atlantique, les problèmes monétaires sont partout les mêmes. Sans doute les Açores connaissent-elles, dans les années 1580, une monnaie spéciale avec le gouvernement du prieur do Crato: monnaie d'argent au taux de 4 000 réaux par marc, très inférieur à celui pratiqué par Philippe, et une monnaie d'or, le *cruzado*, valant 500 réaux. Cette monnaie est frappée à Angra. Mais on en fait venir de France. Lorsqu'en 1583, après le départ du marquis de Santa Cruz, l'homme qui battit le prieur, arrive un navire français plein de monnaie de cuivre de 80, 40 et 20 réaux au nom d'António, roi, le capitaine du navire, ignorant le changement de gouvernement, se laisse prendre, est arrêté et condamné à mort[53].

Partout, après 1640, la contremarque des monnaies a représenté une opération assez lourde, nécessitant l'ouverture de véritables *casas da moeda*, transportées souvent d'un endroit à l'autre pour les besoins de chaque région. A Madère, par exemple, nous savons par une délibération municipale du 12 juin 1643 que les « fers » (*ferros*) pour la frappe sont arrivés[54]. Un *escrivão do cunho*, secrétaire de la frappe, est nommé[55]. Le 9 mai 1644, à la Câmara municipale, nous apprenons que les fers une fois utilisés ont été confiés à une caravelle de Setúbal pour être rapportés à Lisbonne, au juge de l'Hôtel des Monnaies[56]. L'opération est refaite en 1664. La frappe de l'argent doit durer quatre mois, mais le délai est trop court. Et le *Provedor da Fazenda* réclame au roi un roi un délai supplémentaire d'un an. De plus, il réserve le cas de la monnaie de cuivre, insuffisante dans l'île puisqu'elle n'y représente pas 1 000 *cruzados*. La frappe a été confiée à un *contratador*[57].

---

51. Lúcio de Azevedo, *Épocas*, chap. IV : *O primeiro ciclo do oiro*, pp. 167-212 *passim*.
52. AHU, Reino, Maço XIII (12 février 1642) : *Communiquei o papel incluso com Brás Falcam*...; Lancaster, HS, p. 14; Sombra, pp. 54 et 55; Gentil Pires da Silva, *Alguns elementos para a história do comércio da India de Portugal existentes na B.N. de Madrid*, dans *Anais da Junta de Investigações coloniaes*, vol. V, t. II (Lisbonne 1950), pp. 66-76.
53. *Arqu. dos Açores*, t. II, p. 101; t. IX, p. 212; t. VIII, p. 151; Drummond, pp. 681 et 362.
54. AD Funchal, Câmara V, p. 61 v° (12 juin 1643) : *Registo da Carta*...; *cf. Ensaios da minha terra*, t. II, p. 22.
56. AD Funchal, Vereações (9 mai 1644).
57. *Arq. Hist. da Madeira*, vol. VII, n° 2 (1949); *cf.* ANTT, Funchal : Andrade (1664-1670), *passim*.



Même opération au Cap Vert : mais dans l'archipel c'est la pénurie de monnaie qui frappe surtout l'historien. On s'en plaint aussi à Madère à la fin de notre période : manque d'argent, manque de lettres de change, par conséquent perte au change pour les commerçants de Lisbonne qui ont besoin de crédit dans l'île[58]. Mais aux îles du Cap Vert la situation est plus grave. La monnaie nature remplace la monnaie métallique dans les relations à l'intérieur des îles[59]. D'où la difficulté de percevoir les impôts et de payer les traitements et les soldes[60]. Quand on peut saisir une semaque hollandaise avec ses pataques, c'est une aubaine[61]. Quand en 1654 le nouveau gouverneur Ferraz Barreto a autorisé les étrangers à commercer, la municipalité de Santiago a demandé à ce qu'on marque les monnaies introduites par eux[62]. Le roi accède à sa demande. Les monnaies marquées d'un coin spécial ne peuvent plus sortir des îles à partir de 1656. Joint à la suppréssion de la ferme des impôts, cela améliore beaucoup la situation monétaire de l'île[63].

En Angola la question de la monnaie de cuivre a été le grand problème monétaire au XVIIe siècle. Quand Salvador de Sá a repris la colonie aux Hollandais, il a laissé frapper à la demande de la municipalité de São Paulo de Luanda, de la monnaie de cuivre pour payer l'infanterie. Car, dit-il, les *panos* du Congo et les *libongos* du Loango avaient presque disparu. Il décide que la nouvelle monnaie pèsera 2 octaves ⅝, qu'elle s'appellera *meo-pano* (demi-*pano*) et vaudra 25 réaux. Une autre pièce d'1 octave ⅛ sera frappée qu'on appellera *libongo* et qui vaudra 12 réaux ½. Apprenant ces décisions le Conseil d'Outre-Mer ne les approuve pas. Les indigènes, dit-il, ne connaissent pas la valeur du métal. La monnaie frappée en Angola vaudrait à Lisbonne 2 réaux ½ ou 3 au lieu de 25. Il est très dangereux de donner aux métaux plus que leur valeur intrinsèque. Les étrangers en profiteraient, grâce à de fructueux arbitrages. Il faut donc ne rien innover. Et le roi donne raison au Conseil. Il faut même, ajoute-t-il, enquêter sur les torts subis par les particuliers du fait des décisions de Salvador[64].

En 1662, le gouverneur André Vidal de Negreiros se plaindra encore de l'absence de monnaie de cuivre, disant que les *panos de libongos* ne sont pas solides et qu'il s'en perd ainsi chaque année pour 10 000 *cruzados*. Or l'usage du cuivre est d'autant plus facile que la colonie en possède des mines. La municipalité appuie le gouverneur. Ils insistent sur la différence de qualité entre les tissus d'avant 1640 et ceux d'aujour-

---

58. 24 décembre 1660, *ibid.*, f. 71.
59. AHU, Cabo Verde I (16 déc. 1613) : *Por parte do bispo*...
60. AHU, Cabo Verde I (8 juillet 1624) : *Carta do ouvidor de Cabo Vede*...
61. AHU, Cabo Verde III (20 septembre 1653) : *Do C.° U.°*.
62. Senna Barcelos, t. II, pp. 25-26.
63. Senna Barcelos, t. II, pp. 28-29.
64. AHU, Angola III (18 août 1649) : *Consulta do C.° U.° sobre a Carta de Salvador Correa de Sá sobre a moeda.*

d'hui faits par les nègres : ce sont 20 000 *cruzados* qui se perdent ainsi chaque année[65].

C'est au Brésil que l'on sent le mieux la pénurie de numéraire, dès la fin du XVI^e siècle et non pas seulement après 1640 comme à Lisbonne. Pénurie de numéraire au Sud, chez les Paulistes, malgré les prospections minières. La monnaie essentielle y est une monnaie-nature. Pénurie dans la capitainerie de Rio de Janeiro où le sucre sert de monnaie et même pénurie dans celles de Bahia et Pernambouc[66]. Sans doute Pyrard de Laval écrivait-il de Bahia en 1610 : « Je n'ai jamais vu un pays où la monnaie soit si abondante comme en ce lieu du Brésil ». Mais il ajoute : « Il n'y a presque pas de petite monnaie, seulement des pièces de 8, 4 et 2 réaux. On utilise très peu ici d'autres monnaies que les monnaies d'argent ». Est-ce vraiment parce que, comme il le conclut : « Ce pays est celui qui a le plus de monnaie de tous ceux que j'ai visités ? »[67].

Sans doute, surtout avant 1640, l'argent du Potosi empruntant la route du Rio de la Plata se déverse-t-il, clandestinement ou non, sur le Brésil. Le livre d'Alice Piffer Canabrava nous précise tous les détails de ce trafic. Contentons-nous de résumer la situation par cette lettre que Philippe III écrit au vice-roi du Portugal le 26 novembre 1605 : « J'ai été informé que, chaque année, vont ainsi plus de 500 000 *cruzados* en monnaie et plaques d'or et d'argent »[68].

Et pourtant dès 1613, le roi reçoit du Brésil cette adjuration : laissez circuler au Brésil les réaux rognés, sinon nous nous trouverons sans argent, d'autant plus qu'en venant ici l'argent n'augmente pas de prix; créez au Brésil un hôtel des monnaies pour pouvoir fondre les monnaies sans être obligé de les faire passer par Lisbonne[69]. En 1626, la ville de Bahia demande que le roi augmente de 40 réaux la valeur des pataques — ainsi elles ne quitteront pas le Brésil et les prix ne baisseront pas trop — et qu'il laisse frapper au Brésil 50 000 *cruzados* en pièces de cuivre et autant en *vinténs*[70]. Après la Restauration, la frappe et la marque de la monnaie sont organisées dans les principales capitaineries du Brésil comme dans le reste de l'Empire[71]. Mais dès 1643, le gouverneur réclame la réévaluation des pataques et la frappe de nouvelle monnaie d'argent dans la colonie. Le 23 juillet 1643, la municipalité de Salvador demande une réévaluation générale : la pataque vaudra une pataque et demie; un *vintém* vaudra 30 réaux; les testons venus du Portugal pour 120 réaux garderont cette valeur; ceux frappés sous Jean IV garderont leur valeur de 100 réaux; les vieux testons seront marqués 150 réaux et les demi-testons 75. Pour éviter la sortie de l'or, les *dobrões* simples qui valaient 4 pataques en vaudront 6. Toutes les autres monnaies d'or seront aussi augmentées de 50 %.

65. AHU, Angola V (11 février 1662) : *Carta do Gov.^or André Vidal de Negreiros ...*; AHU, Angola V (1663) : *Requerimento dos juízes e officiaes da Câmara de Luanda ...*
66. *Cf.* le chapitre précédent, et Simonsen, t. I, pp. 336-339.
67. Cité par Simonsen, t. I, p. 338.
68. Simancas, SP 1 492 m, p. 82 v° (25 novembre 1605) : *Carta d'el Rei ao Vice Rei.*
69. Simancas, SP 1 472 m, f. 479-482 (30 décembre 1613) : *Sobre a moeda no Brasil.*
70. AHU, Bahia I (1621) : *Carta da Câmara da Bahia ...*; *cf.* Sombra, p. 67,
71. AHU, Inventaire Rio, n^os 222-227.



Et le 2 août le gouverneur prend sur lui de réévaluer les monnaies : de 25 % pour les monnaies d'or et de 50 % pour celles d'argent, comme au Portugal, dit-il. Et il adopte les mesures proposées par la municipalité[72]. C'est le signe que l'argent est moins abondant au Brésil : conséquence de la Restauration et de l'Indépendance ? sans doute. Mais aussi reflet brésilien de la décadence de la production du Potosi, décadence qui s'accentue encore après 1640[73]. Cependant vers 1650 les pataques du Pérou jouent un rôle considérable dans la circulation monétaire. Aussi la municipalité de Bahia et le gouverneur du Brésil demandent et obtiennent-ils que la loi du 6 juin 1651, obligeant certaines catégories de pataques à être refondues à Lisbonne, soit suspendue pour le Brésil et que les pataques soient fondues au Brésil même, car sur mer les monnaies risquent beaucoup de la part des corsaires et leur départ du Brésil y provoquerait une pénurie de numéraire insupportable pour le commerce[74]. La même mesure sera prise en 1663[75].

Cette pénurie du numéraire subsiste pendant toute notre période et rend les colons hostiles à toute mesure d'assainissement des espèces monétaires, telles que celles préconisés par le roi en 1654-55. Rio de Janeiro même, autant et plus que Bahia, se plaint en 1655 de la pénurie de monnaie d'argent et de billon et demande au roi la mise en circulation de 3 000 *cruzados* de monnaie de cuivre. Le 4 février 1656, dans une lettre au roi, le Sénat de Bahia demande même que la monnaie réelle soit plus évaluée au Brésil qu'au Portugal, pour empêcher définitivement sa fuite de la colonie. Comme leurs frères de la métropole, les colons se rendent mal compte de la cause profonde de la fuite de la monnaie : le déficit de la balance du commerce et les besoins de la mise en valeur. Ils n'ont pas conscience des servitudes d'un pays neuf[76].

72. AHU, Bahia IV (20 janvier 1643) : *Carta do Gov.^or do Brasil ...*; *Atas Bahia*, t. II, p. 176; AM Bahia, Gov. e Senado (2 août 1643) : *Registo do alvará do Senhor governador ...*
73. Paris, Aff. Etr., Mem. et Doc. Esp., 251 (256) (1644) : *Du Père A. Vieira au duc de Bragance.*
74. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI (13 septembre 1651, 22 novembre 1652); vol. XXXIII, p. 258 (2 novembre 1651); série I, vol. III, p. 11 (5 janvier 1652); *Atas Bahia*, t. III, pp. 181 et 184 (24 et 25 novembre 1651); AM Bahia, Senado (4 décembre 1651) : *Registo de hum bando que mandou lançar o Senhor Conde de Castel Melhor ...*, Sombra, p. 76; AHU, Bahia VI (24 mai 1652) : *Do C.^o U.^o.*
75. AN Rio, Cartas Régias, *Catal.*, vol. I, f. 11 (16 avril 166) (VIII 6 V°); *Coll. Chron.*, p. 88 (6 juillet 1663); BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. XXI, p. 105; série V, vol. IV, p. 108.
76. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVI, p. 60; AM Bahia, Cartas Senado, Arm. 62, Livro 118, p. 68 (4 février 1656) : *A S. M. pedindo que a moeda no Brasil tivesse maior cunhagem*; AHU, Bahia VII (9 octobre 1655) : *Papéis relativos a baixa*

Dans une économie agricole à culture dominante, la production et la vente du sucre ont une influence directe sur la variation du stock monétaire. De 1646 à 1652, production et vente sont très bonnes et le numéraire reste relativement abondant : on ne souffre pas trop de l'insuffisance de la monnaie. Mais dans la décade qui suit, la situation est moins bonne : « tirarão os mercantes da praça de Bahia e das mais, toda a moeda commũa que corria neste reyno de prata e ouro e tambem os estrangeiros ... ». Il ne reste sur place que les mauvaises monnaies, fortement évaluées. Sur les affaires, la répercussion est immédiate. Faute d'argent, on ne peut acheter ni esclaves, ni matériel. Les *senhores de engenhos* s'endettent. Il est difficile d'entretenir les forces militaires nécessaires contre les Hollandais. C'est pourquoi le représentant de Bahia, João de Góis de Araújo, propose la fabrication d'une monnaie propre au Brésil, réévaluée de 30 % par rapport à celle qui a cours et qui forme un stock de 2 millions de *cruzados* réparti comme suit : 1 400 000 pour la capitainerie de Bahia et ses voisines, 300 000 pour celles de Pernambouc et du Nord, 300 000 pour celles de Rio et du Sud.

Cet argent sera mis à la disposition du Brésil par le roi contre sa valeur en sucres et tabacs; si ce n'est pas possible, il sera frappé dans un Hôtel des Monnaies créé spécialement au Brésil.

Nous ignorons la suite donnée à la requête de Araújo. Il semble qu'il n'ait pas obtenu satisfaction. Les monnaies portugaises ont continué à avoir cours au Brésil, la marque et la frappe des anciennes monnaies étant cependant, comme auparavant, faites sur place[77].

L'Empire portugais a donc toujours connu entre 1570 et 1670 la pénurie monétaire. Elle a été moindre sous les Philippes. C'est sans doute parce que le grand flot d'argent espagnol pénétrait plus facilement en territoire portugais, malgré la baisse, postérieure à 1600, de la production du Potosi, moins sensible pour les besoins lusitaniens plus restreints. C'est peut-être aussi parce que sous les Philippes les affaires se ralentissaient et avaient moins besoin de l'instrument nécessaire à une économie en expansion : la monnaie, toujours la monnaie.

---

*da moeda*; AHU, Bahia VII (29 janvier 1655) : *Do Gov.or do Brasil*; AHU, Bahia VII (8 février 1656) : *Dos oficiais da Câmara da Bahia*; AHU, Rio II (5 mars 1655) : *Consulta do C.º U.º*.

77. AHU, Bahia X (8 février 1644) : *Consulta do C.º U.º sobre o papel que deu o procurador da cidade da Bahia* ...; *cf.* AHU, Bahia X (14 février 1664) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Bahia X (24 octobre 1665) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Bahia XI (26 juin 1668) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Bahia XI (6 avril 1669) : *Carta do desemb. S. Gois de Araújo*; AHU, Bahia XII (31 janvier 1670) : *Consulta do C.º U.º*; BA *Inventaire*, nº 1068; AM Bahia, Cartas Gov. S.M. (19 août 1664) : *O augmento das rendas* ...; BN Rio, *Doc. Hist.*, série III, vol. V, p. 401; vol. XXIII, p. 55.



## LES PRIX DANS LEURS RAPPORTS AVEC LA MONNAIE

Après avoir marqué l'importance des phénomènes monétaires dans l'économie portugaise, il faut chercher à apprécier leur rôle dans la conjoncture générale de l'Empire. Appréciation quantitative ? On peut essayer de la tenter pour le Portugal lui-même, du moins dans la période 1603-1640 où les entrées d'or et d'argent à l'Hôtel des Monnaies correspondent en gros aux variations du stock monétaire. Nous pouvons partir de la formule de Fisher :

$$P = \frac{mv + m'v'}{q}$$ [78]

où

- $P$ = le niveau général des prix
- $q$ = le niveau général de la production
- $m$ = le stock monétaire
- $v$ = la vitesse monétaire
- $mv$ = la circulation monétaire
- $m'$ = la monnaie fiduciaire et scripturale
- $v'$ = la vitesse de rotation de celle-ci.

Dans le Portugal du XVII[e] siècle, pouvons-nous mettre quelque chose sous les symboles $P$, $q$, $m$, $v$, $m'$, $v'$ ? Une simplification séduisante consisterait à écrire : $q = c^{te}$. Ne sommes-nous pas dans une économie stationnaire dont les structures ne changent guère ? La production doit donc changer assez peu et son augmentation à travers la période peut être considéré comme négligeable. D'ailleurs, pour le Portugal, le XVII[e] siècle n'est pas un siècle d'expansion, mais plutôt de stagnation, voire de repli. L'accroissement de la production diminue, ou tend vers zéro; en d'autres termes le niveau général de la production reste constant.

Mais cette position est trop simple, surtout pour le Portugal d'alors où il faut au moins distinguer deux marchés — l'un, le vieux marché traditionnel, intérieur et rural qui correspond à une économie stationnaire, avec les seules variations dues aux récoltes. Tous les travaux d'économie agricole et d'histoire des prix ont montré que la hausse du prix en cas de mauvaise récolte n'arrivait pas à compenser la baisse de la quantité produite et vendue et que le revenu du paysan baissait. Mais il s'agit là d'une variation à court terme. A long terme, le produit

---

78. Nous avons proposé, dans *Le XVI[e] siècle européen : aspects économiques* (Paris, 1970), pp. 217 et suiv., une présentation plus générale de la formule de Fisher. Mais elle ne modifique pas fondamentalement notre raisonnement.

agricole varie avec la population rurale, le niveau de la technique restant le même. A l'appel des villes et de l'Amérique, cette population, et par suite la production, tendaient à diminuer. Cependant la consommation totale de cette population diminue elle aussi, ainsi que ses moyens monétaires : tout se passe donc comme si, sur le vieux marché du travail, $q$ restait constant.

L'autre, le marché des grands centres urbains sous l'influence dominante des forces externes de l'économie maritime. Ici s'ajoute au niveau général de la production la masse des produits importés. Or, cette masse varie d'autant plus, au XVIIe siècle, qu'à la chute des importations en provenance de l'Orient succède la poussée des arrivages du Brésil. Deux marchés, deux production. A l'intérieur les récoltes font intervenir des variations à très courte période. A longue période il semble que la quantité produite soit plutôt en augmentation, de toute façon très lente, inférieure en amplitude aux mouvements des métaux précieux. On peut donc la négliger elle aussi et considérer $q$ comme constant.

Le niveau général des prix est encore mal connu. Nous utiliserons les séries de prix données dans nos précédents chapitres. D'autres travaux sont en cours. Il est très difficile d'évaluer $m'v'$ : il s'agit essentiellement ici de la circulation des lettres de change, des *juros* ou titres d'emprunts publics et des comptes en banque, ceux-ci formant déjà une véritable monnaie scripturale. Nous savons que cette circulation existe, qu'elle joue même un rôle dans le commerce maritime. Cependant, comme il n'existe pas de grosse banque à Lisbonne et pas encore de politique bancaire de la part de l'Etat portugais [79] on ne peut pas dire grande chose de $m'v'$. Il reste loisible de le négliger provisoirement et d'écrire [80] :

$$P = \frac{mv}{q}$$

Reste le produit $mv$. Il est difficile d'évaluer le facteur $v$. On peut admettre que la vitesse monétaire augmente dans les périodes de prospérité et diminue dans les périodes de dépression, mais d'une façon assez faible dans une économie qui n'a pas encore l'hypersensibilité de l'économie industrielle contemporaine. Si, en gros, $m$ varie dans le même sens que $P$, on peut admettre que $v$ ne fait qu'accuser les variations de $m$. Enfin la valeur de $m$ ou plutôt de sa variation nous est fournie par les registres de la *Casa da Moeda* [81].

Considérons maintenant les courbes de prix à courte période. Et d'abord celle qui, par position, doit être la plus sensible aux variations

79. *Cf.* les autres chapitres de notre IIIe partie.
80. Cette façon de procéder n'est pas illégitime; Nogaro n'a-t-il pas parlé à propos de $m'v'$ de monnaie « neutre » (*cf. La Monnaie et les systèmes monétaires*, p. 254).
81. *Cf.* notre précédent chapitre.



monétaires : celle du charbon. Qu'y voyons-nous de 1605 à 1620 ? Une montée du prix correspondant en gros à un accroissement des arrivées de métaux précieux à la *Casa*. 1623 : prix très bas correspondant à la dépression profonde de 1622 dans la courbe monétaire. Puis, remontée brusque des années 1625-1630 (malgré des lacunes), en relation avec la grande pointe monétaire de 1627-1628. Enfin chute brutale à la veille de 1640, également en rapport avec une chute de la courbe monétaire. Ainsi donc, même sur ce marché de prix de contrat, sur ce marché visqueux, la théorie quantitative semble, en gros, se vérifier.

Mais peut-être le périmètre de la *Casa* est-il un lieu privilégié où l'on ressent plus facilement et plus vite l'abondance ou la pénurie toutes proches du métal précieux ? Nous n'avons pas encore, malheureusement, de courbes de prix pour Lisbonne, mais nous pouvons examiner les courbes de blé de Bragance, des Açores, de Madère [82].

Pour le blé des Açores, la courbe dessinée par Jean Meuvret présente après la baisse des années 1605-1615 un palier jusqu'à la veille de 1640, puis une chute en relation évidente avec la chute monétaire des mêmes années, comme l'était la chute du prix du charbon à Lisbonne. Le long palier 1615-1635 correspond aux pointes monétaires des années 1627-1628, car ce palier n'est qu'une moyenne, et si la chute des prix des années 1620-1625 est due en grande partie à d'abondantes récoltes, qui dira le rôle exact de la raréfaction du métal précieux — du creux de 1622 — dans cette chute ? La courbe des moyennes décennales fixes donne les mêmes résultats.

Pour le blé du district de Bragance, même palier jusqu'à peu près 1635, même chute à la veille de 1640. La courbe de l'orge et du seigle sont analogues. Toutes représentent cette dépression des années 1620-1625. Toutes présentent aussi curieusement cette dépression de l'année 1610, marquée elle aussi d'un creux sur la courbe monétaire. Bragance, comme les Açores, semble ne pas échapper à l'emprise de la monnaie de Lisbonne. Cette emprise est normale pour les Açores, véritable grenier de Lisbonne, emporté avec elle dans le même rythme de l'économie atlantique. Elle est plus curieuse et donc plus intéressante pour Bragance ville de l'intérieur, que l'on pourrait croire coupée du monde océanique. On voit que le Portugal entre profondément dans le monde atlantique portugais.

$P$ et $m$ sont donc très liés. C'est le signe d'une économie profondément commercialisée. A Madère où le blé est un blé de commerce, importé, la relation doit être encore plus étroite. Nous y retrouvons en effet la baisse des années 1605 et même 1600-1615, le creux des années 1620-1625. Les pointes monétaires des années 1627-1628 semblent avoir comme leurs répercussions sur les prix de Funchal autour de 1630. Enfin nous retrouvons la dépression à la veille de 1640. Parallélisme d'autant plus frappant que les prix sont ici des prix homologués — acceptés par la municipalité — donc moins sensibles aux influences extérieures que des prix entièrement libres.

82. *Cf.* notre chapitre sur le blé.

Le stock monétaire, remarquons-le, a été calculé en poids de métal précieux et non en unités de compte. On pourrait penser qu'à courte période c'est la valeur nominale des espèces et non leur valeur réelle qui joue. Dans le rythme rapide de la courte période, les hommes n'ont pas le temps de dépasser le domaine des apparences. Mais ce qui fait qu'ici le poids de *m* semble jouer, c'est la stabilité particulière de la monnaie. Avec cette stabilité à courte période et dans un régime de monnaie métallique, la théorie quantitative s'applique à la monnaie même comptée selon son poids.

A longue période, il n'est possible de rien dire sur la relation entre *P* et *m*, du moins d'après les séries — surtout la série monétaire — que nous possédons. Tout au plus peut-on remarquer que la chute des arrivées des métaux précieux se produit au Portugal 40 ans plus tard qu'en Espagne et que la grande chute des prix, la grande dépression du XVIIe siècle, n'est plus décalée comme en Espagne par rapport à la chute monétaire. Le Portugal a eu moins besoin que l'Espagne du cuivre, du *vellon*, pour soutenir ses prix. Conclusion tout de même assez importante : partout le même mouvement des prix mais selon les pays, des moyens monétaires différents.

Au delà de Madère il est difficile d'apprécier, quantitativement par les courbes, la constance du lien entre *P* et *m*. Nos séries sont trop incomplètes. Les prix que nous possédons sont des prix taxés, anormalement réguliers. D'autre part, plus que la conjoncture monétaire de Lisbonne, c'est celle de la colonie qu'il faudrait connaître, cette colonie où la monnaie-nature et les lettres de change, avec la perte au change, jouent un rôle encore plus grand que dans la métropole. Dans l'histoire monétaire du Brésil, par exemple, nous avons discerné dans la constante pénurie, des phases douces, des phases plus pénibles, des moments critiques. L'inflexibilité de la taxation n'a fait qu'encourager l'usage du troc, les multiples formes du crédit, le marché noir. Situation assez grave mais dont la gravité trouve ses limites dans la faible importance de l'économie monétaire dans l'économie générale du Brésil. Nous le disions plus haut : économie brésilienne, économie de l'*engenho*, très spéculative mais peu monétaire.



**Entrées d'or et d'argent** (ag.)

Casa da Moeda, série 1570-1670

| *Années* | Or (*marcs*) | Ag (*marcs*) | *Années* | Or (*marcs*) | Ag (*marcs*) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1570-1603 | manque | manque | 1638 | 1 074 | 3 490 |
| 1604 | 301 | 16 130 | 1639 | 388 | 13 650 |
| 1605 | manque | manque | 1640 | 993 | 5 540 |
| 1606 | 389 | 3 950 | 1641 | 210 | 39 125 |
| 1607 | 456 | 10 760 | 1642 | 7 857 α | 34 671 |
| 1608 | 593 | 10 460 | 1643 | 644 | 139 803 |
| 1609 | 758 | 6 150 | 1644 | 263 | 183 860 |
| 1610 | 448 | 6 740 | 1645 | 336 | 78 182 |
| 1611 | 267 | 11 180 | 1646 | 2 222 | 82 354 |
| 1612 | 158 | 28 700 | 1647 | 1 005 α | 28 316 |
| 1613 | 0 | manque | 1648 | 667 α | 24 521 |
| 1614 | 388 | 11 030 | 1649 | 667 α | 18 989 |
| 1615 | 859 | 13 400 | 1650 | 345 α | 8 802 |
| 1616 | 226 | 26 690 | 1651 | 300 α | 60 483 α |
| 1617 | 84 | 34 160 | 1652 | 300 α | 25 240 α |
| 1618 | 283 | 14 520 | 1653 | 300 α | 26 268 α |
| 1619 | 176 | 8 490 | 1654 | 133 | 11 214 |
| 1620 | 108 | 13 080 | 1655 | 86 | 10 350 |
| 1621 | 44 | 5 090 | 1656 | 88 | 18 309 |
| 1622 | 100 | 2 780 | 1657 | 161 | 9 863 |
| 1623 | 399 | 19 800 | 1658 | manque | 6 715 α |
| 1624 | 595 | 36 973 | 1659 | manque | 5 907 α |
| 1625 | 392 | 55 900 | 1660 | manque | 5 883 α |
| 1626 | 462 | 30 150 | 1661 | 339 | 2 713 |
| 1627 | 752 | 130 350 | 1662 | 3 319 | 1 524 |
| 1628 | 1 745 | 98 090 | 1663 | 8 501 | 213 337 |
| 1629 | 144 | 20 920 | 1664 | 914 | 65 059 |
| 1630 | 255 | 41 910 | 1665 | 169 | 27 405 |
| 1631 | 217 | 16 770 | 1666 | 1 666 α | 29 007 α |
| 1632 | 43 | 22 490 | 1667 | 1 667 α | 34 667 α |
| 1633 | 153 | 3 760 | 1668 | 14 112 α | 34 667 α |
| 1634 | manque | manque | 1669 | 3 821 α | 5 641 α |
| 1635 | 356 | 270 | 1670 | 1 938 α | 207 |
| 1636 | 446 | manque | 1671 | 1 074 α | 228 |
| 1637 | manque | manque | | | |

N.B. : α = valeur approximative. Mais pour le groupe des années qui se suivent et portent ce signe, le total est exact.

# III. LES CADRES POLITIQUES DU COMMERCE (I)

Au Portugal comme partout ailleurs au XVII^e siècle, la politique et l'économie sont profondément imbriquées. La première demande et apporte beaucoup à la seconde. Et on ne peut comprendre la structure générale et les fluctuations de l'une sans étudier l'évolution et l'organisation de l'autre.

## LE GOUVERNEMENT DE L'ECONOMIE COLONIALE

Le gouvernement est entre les mains du roi. Entre 1580 et 1640, au temps de l'union —purement personnelle— avec l'Espagne, le roi est représenté à Lisbonne tantôt par des « gouverneurs » tantôt par un vice-roi. Mais leur compétence n'est pas très étendue et les dossiers importants prennent le chemin de Madrid où ils sont étudiés par le « Conseil de Portugal » avant d'être présentés à la décision royale. L'un des trois secrétaires d'Etat qui dépendent du Conseil porte le titre de « secrétaire d'Etat pour l'Inde et les Conquêtes », du moins à partir du 19 septembre 1631 [1].

A Lisbonne auprès du roi ou de ses représentants se réunit le Conseil d'Etat : c'est un conseil de gouvernement, sans compétence administrative précise. Il donne son avis sur toutes les grandes questions de politique intérieure, extérieure ou coloniale. Les décisions du roi étaient, jusqu'en 1568, transcrites et exécutées par les soins d'un *escrivão da Puridade*. En 1568, celui-ci est remplacé par deux secrétaires d'Etat : l'un pour le royaume, l'autre pour l'Inde, c'est-à-dire pour les colonies. Les Philippes conservent le même système, malgré les conflits de compétence qui surgissent parfois entre les deux secrétaires, jusqu'à la création du Conseil de l'Inde en 1604 [2]. Ils conservent aussi la *Mesa da Consciência e Ordens*, à la fois tribunal et conseil des affaires religieuses, chargé d'aministrer les Ordres militaires et en particulier leurs biens, aux colonies

---

1. Caetano, pp. 8 et 9.
2. Fortunato de Almeida, t. V, pp. 19-22.

comme dans la Métropole. Ils conservent enfin le *Desembargo do Paço,* le tribunal suprême du royaume, chargé d'organiser et de surveiller l'exercice de la justice dans tout l'Empire et qui, par la haute autorité intellectuelle et morale de ses membres, peut donner au roi des avis sur des problèmes politiques ou économiques. En 1592 par exemple, le roi lui demande pourquoi les maîtres des navires portugais se laissent prendre par les corsaires plutôt que d'essayer de se sauver. Et le tribunal fournit l'explication[3].

Les Philippes remplacent les quatre *Vedores da Fazenda* par un *Conselho da Fazenda* (réglement du 20 novembre 1591). Il se compose d'un *Vedor da Fazenda,* président, de quatre conseillers dont deux juristes, de quatre secrétaires, chefs des quatre bureaux chargés d'expédier les affaires du royaume, des colonies, des maîtrises des Ordres militaires, Madère et Açores, enfin des places fortes du Maroc, de la Chambre des Comptes, de la contribution des *Terças.*

Le Conseil décide lui-même des affaires courantes. Pour les questions importantes il rédige seulement une consulte à l'adresse du roi. Les affaires d'outre-mer prennent une grande place dans les délibérations du Conseil. Celui-ci est obligé de se réunir tous les matins et deux fois par semaine l'après-midi. A partir de 1623 le Conseil se réunit une fois de plus par semaine, consacrée uniquement aux affaires coloniales. En 1601, le duc de Lerme renforce encore le caractère centralisé de l'administration en créant une *Junta da Fazenda* dont doit dépendre le Conseil. Composée de trois Espagnols qui peuvent entrer au Conseil quand ils le veulent, elle est très impopulaire parmi les Portugais. C'est un moyen pour le duc de pratiquer à Lisbonne sa politique personnelle. La *Junta* est supprimée en 1605. Il ne faut pas la confondre avec la *Junta da Fazenda de Portugal* qui se réunit en Espagne dans le même local que le Conseil de Portugal. Du Conseil de Lisbonne dépendent le Tribunal des Comptes, la Douane, les *Casas da India e Mina,* les *Almazens,* la *Tenencia,* la *Casa do Moeda,* les *Sete Casas,* le *Consulado*[4].

Le *Conselho da India,* organisé par le règlement du 25 juillet 1604, se compose d'un président, de deux conseillers de cape et d'épée, de deux conseillers gradués dont un clerc. Il a compétence pour toutes les affaires d'outre-mer sauf celles concernant les Açores, Madère et les places du Maroc. Il nomme les fonctionnaires coloniaux et reçoit leurs dépêches. Mais c'est le *Conselho da Fazenda* qui s'occupe encore du départ des flottes, de l'achat et de la vente du poivre, du recouvrement des revenus royaux, bref de toutes les affaires économiques. Le *Conselho da India* a donc peu d'intérêt pour notre étude. Mal vu des Portugais, en butte à la jalousie de la *Mesa da Consciência,* il disparaît en 1614[5].

3. Mendes da Luz, pp. 91-93.
4. Mendes da Luz, pp. 81-89; *Elem. Lisboa,* t. V, p. 229 n.; *Coll. Chron.,* p. 101 (28 septembre 1623).
5. M. da Luz, pp. 97-195; *Coll. Chron.,* pp. 87 et 98 (1604; p. 150 (1606).



Jean IV conserve les institutions gouvernementales telles qu'elles existaient en 1640. Seuls les organismes madrilènes disparaissent. Cependant en matière de finances le roi revient à l'ancien système des trois *Vedores da Fazenda* bien que le *Conselho da Fazenda* semble avoir continué à fonctionner comme tribunal. De plus il ne conserve qu'un secrétaire d'Etat et il crée un Conseil de Guerre chargé de la campagne contre les Espagnols. Comme ses prédécesseurs, il fait appel aux *Cortès* pour obtenir des subsides, et à partir de 1641 la Junte des Troits Etats est chargée de distribuer les subsides votés. Enfin et surtout s'inspirant du *Conselho da India* de 1604[6], le roi crée en 1643 le Conseil d'Outre-mer. Il se compose d'un président, le *Vedor da Fazenda da repartição da India,* de deux conseillers de cape et d'épée et d'un juriste, assistés d'un secrétaire. Dès 1644 ce groupe s'agrandit d'autres conseillers, Salvador de Sá par exemple. Echappent à sa compétence Madère, les Açores et les places d'Afrique. A partir de novembre 1645 il se réunit les lundi, mardi et mercredi pour discuter des Affaires de l'Inde, les jeudi et vendredi des affaires du Brésil, les samedis des affaires des autres colonies. La *Consulta* du *serviço real* répond à une question du roi, celle de *partes,* à une question venue des colonies. Naturellement des conflits de compétence opposent le Conseil d'Outre-Mer aux autres Conseils[7].

L'économie coloniale portugaise est sous le signe du monopole le plus strict. Mais entendons-nous. Monopole signifie commerce réservé au roi ou à ses sujets. Pour commencer, les étrangers doivent obtenir des licences et parfois la licence est implicite si le marchand passe un contrat avec le roi. Si le marchand appartient à un pays ennemi ou concurrent, elle peut être refusée, mais ce n'est pas toujours le cas. Jusqu'en 1570, le commerce de l'Inde est entre les mains du roi lui-même; à cette date ,il est confié à des *contratadores* et le commerce des esclaves l'a toujours été. Par contre, sauf dispositions contraires, le commerce du Brésil est ouvert à tous les sujets portugais pourvu qu'il se conforment aux règles de navigation et paient les droits prévus. Cette relative liberté a joué le rôle de stimulant[8].

L'application de ce régime dépend des agents du roi dans les colonies et des organismes portugais coloniaux ou métropolitains. Elle n'est parfois qu'apparente : Joel Serrão a montré la duplicité du roi qui officiellement refuse la licence mais l'accorde en sous-main[9].

6. Caetano, pp. 23-25.
7. Caetano, pp. 25-38; *Legislação Antiga,* pp. 239-242; *Coll. Chron.,* p. 151 (14 juillet 1642); p. 211 (25 mai 1643); p. 232 (22 décembre 1643); p. 234 (17 février 1644); p. 315 (28 avril 1646); p. 163 (17-18 novembre 1668); BN Paris, Fonds port. 25 (21), nº 136, f. 457 (Lisbonne, 10 janvier 1671) : *Mémoire du prince D. Pedro sur le Conselho Ultramarino;* nº 137, f. 457-458 vº (17 octobre 1670) : *Mémoire du duc de Cadaval sur le même sujet;* 30 (26), nº 98, f. 506( Lisbonne, 29 janvier 1671) : *Réforme du règlement du Conseil.*
8. E. J. Hamilton, *The role of monopoly in the overseas expansion ...*
9. Joel Serrão, *Vértice,* pp. 36 et 59.

Les territoires coloniaux sont terres de la Couronne ou fiefs de donataires. Mais ceux-ci ne peuvent pas grand-chose devant l'immensité des tâches de mise en valeur et ils se bornent souvent, quand ils existent, à percevoir certains droits — pension et redizime. Les autorités réelles sont envoyées par le roi. Ce sont les gouverneurs et capitaines généraux assistés de fonctionnaires analogues aux fonctionnaires métropolitains et portant les mêmes titres qu'eux : *ouvidor* (auditeur) et *corregedores* pour la justice, *provedor* pour les finances. Ils doivent se rendre dans leur circonscription sur navires portugais. Ils sont difficiles à recruter et à surveiller et profitent facilement de leur situation. Ils reçoivent, lors de leur nomination, un *regimento*, un réglement, du roi[10]. Les ordres leur arrivent avec beaucoup de retard et le roi s'efforce d'en tenir compte dans ses édits[11]. Ils sont aidés par le clergé, les missionnaires représentant souvent la compétence, l'autorité intellectuelle et morale. Leur œuvre de défense et d'administration est aussi diplomatique, en Afrique par exemple, où il faut négocier avec les souverains indigènes, et partout où une colonie européenne importante s'érige en ville avec ses privilèges municipaux et son Sénat. Le gouverneur est chargé de distribuer les terres, nous avons vu au Brésil selon quel processus[12]. En Angola le colon ne devient propriétaire de sa terre que s'il y a construit une maison dans un délai de trois ans[13]. Le roi peut créer de nouvelles capitaineries, comme celle de Benguela en 1615[14].

Au Brésil, les gouverneurs dépendent d'un gouverneur général : cependant les capitaineries du Nord — l'Etat de Maranhão — dépendent depuis 1621 directement de Lisbonne. Les capitaineries du Sud ont été parfois, nous l'avons vu, groupées sous l'autorité d'un seul gouverneur jouissant d'une certaine autonomie (São Vicente, Rio, Espírito Santo) assisté même d'un auditeur général pour la justice[15]. Après bien des hésitations le gouvernement général, fut installé à Bahia. Il y restera jusqu'au XVIII^e siècle. Le gouverneur général, vice-roi en 1640-41 et à nouveau à partir de 1663, est assisté d'un auditeur général (*ouvidor geral*), d'un *Provedor Mor*, d'un *Capitão Mor da Costa*, d'un trésorier des revenus (*tesoureiro das rendas*), d'un *almoxarife dos mantimentos*, d'un maître des fortifications, de secrétaires, de subalternes, de techniciens ou artisans. En 1587, on crée même à Bahia une *Relação*, tribunal suprême d'appel, sur

10. *Cf. Coll. Chron.*, *passim*, et les indications données par les différentes Histoires du Portugal ou de ses colonies.
11. *Coll. Chron.*, p. 95, *Carta Régia* du 3 décembre 1614.
12. *Cf.* notre chapitre sur le sucre (I).
13. *Legislação Antiga*, p. 300.
14. *Coll. Chron.*, p. 115 (14 février 1615).
15. *Cf.* notre chapitre sur la monnaie (I) et *Coll. Chron.*, p. 157 (31 mars 1626) et p. 166 (21 mars 1630). Elles ont été détachées à deux reprises : 1572-1578 et 1603-1612. En 1619 est établie à Rio une Cour d'Appel (*ouvidouria*) qui a juridiction dans la capitainerie d'Espírito Santo et dans toutes celles qui se trouvent plus au sud. *Cf.* F. Mauro, *Le Brésil du XV^e siècle* ..., pp. 179 et suiv. et St. Schawart, *Sovereignty* ..., pp. 22 et suiv.



le modèle de celle de Lisbonne[16]. Mais cette *Relação* ne fonctionne pas, « pelos successos do mar ». Elle est réorganisée dans les années 1609-16 à cause du développement de la colonisation et du commerce. Elle comprend dix juges (*desembargadores*), et joue le rôle de cour d'appel suprême pour tout le Brésil. Pour augmenter leur indépendance, on interdit aux juges de se marier au Brésil[17]. La *Relação* est supprimée en 1626, rétablie en 1652, toujours à Bahia qui est décidément depuis longtemps la capitale. On interdit aux gouverneurs généraux de la quitter sans la permission du roi même pour visiter les capitaineries[18].

Les ports sont ou deviennent souvent des villes (*cidades*) jouissant de privilèges particuliers (*forais*).

Les municipalités sont élues ou tirées au sort parmi les bourgeois qui dressent une liste de leurs concitoyens aptes aux fonctions municipales. Les magistrats municipaux les plus importants sont les *Vereadores* qui ont la charge de tous les problèmes économiques et en particulier du ravitaillement de la cité. Ils sont aidés par les *almotacés*. Le *procurador do Conselho* joue le rôle de chef comptable et de procureur, les juges ordinaires jouent celui de juges de paix. Les décisions importantes sont prises par tous les magistrats réunis formant le *Senado da Câmara*, le Sénat municipal, dont le président est le vrai maire de la ville.

C'est en gros cette organisation que nous trouvons à Lisbonne ou à Porto. C'est elle que nous retrouvons outre-mer. Beaucoup de villes nouvelles demandent au roi qu'il leur accorde les mêmes privilèges qu'à Porto. En cas de danger ou de crise grave la municipalité se réunit avec les notables et les représentants du gouvernement central pour former le Conseil Général qui peut prendre de grandes décisions. Les métiers y sont représentés. D'une façon générale, les relations avec l'autorité régionale ou centrale sont difficiles mais dans les colonies les nobles nommés gouverneurs parviennent à influencer les élections municipales dans un sens qui leur est favorable. Dans l'ensemble cependant, les conseils représentent la bourgeoisie commerçante et au XVII^e siècle on voit s'accentuer leurs tendances oligarchiques[19].

L'organisation des ports échappe dans une grande mesure aux municipalités, surtout lorsqu'il s'agit de ports importants. A Lisbonne, au XVI^e siècle, en dehors de l'administration des douanes (*alfândega*) dont les préoccupations sont surtout financières, les grands organismes sont la *Casa da India* et la *Casa da Guiné e da Mina*. Installées sur le bord

16. Martins Junior, p. 169; *mantimentos* : denrées alimentaires.
17. BA *Inventaire*, n° 338; *Coll. Chron.*, p. 258 (7 mars 1609); p. 295 (22 novembre 1610); p. 90 (30 juillet 1614); p. 24 (28 juillet 1620); p. 30 (6 octobre 1620); p. 158 (5 avril 1626); p. 100 (12 septembre 1652); *cf.* AHU, Bahia II (14 janvier 1628) : *Carta do Provedor da Fazenda do Brasil*; *Legislação Antiga*, pp. 192-203.
18. *Coll. Chron.*, p. 98 (19 mars 1614); p. 5 (21 février 1620); p. 27 (26 août 1620). *Cf.* St. Schwartz, *Sovereignty* ..., 2^e et 3^e parties.
19. *Cg. Elem. Lisboa*, t. I, et Boxer, *Salvador Correa de Sá* ..., pp. 30-35.

du fleuve à l'extrémité occidentale de l'actuel *Terreiro do Paço*, elles formaient le rez-de-chaussée du palais royal. Elles ont à leur tête le même facteur et trois trésoriers, l'un pour les épices, l'autre pour l'argent des épices, le troisième pour le reste. Cinq secrétaires se répartissent la besogne administrative : trois pour la *Casa da India* et deux pour la *Casa da Guiné*. Tous sont aidés par un personnel subalterne assez nombreux. Les *Casas* percevaient certains droits, passaient les contrats pour le roi avec les négociants et les explorateurs, organisaient les flottes, présidaient au chargement et au déchargement des navires, se chargeaient pour le roi de toutes les tâches que pouvait exiger la mise en valeur des colonies. Manuel Ier avait même demandé à la *Casa da Mina* de choisir une personne compétente pour aller installer au Brésil un *engenho de açúcar*. Le *feitor* était en relation avec les *feitores* de toutes les factories portugaises dans le monde. Avec eux il faisait les affaires du « roi commerçant ». Par eux, il savait de quelles marchandises le roi et ses sujets disposaient un peu partout et quels moyens de paiement ils pouvaient utiliser. Enfin il conservait le registre de tous les navires portugais partis de Lisbonne et des équipages et passagers qu'ils emportaient. Tous les conflits qui pouvaient survenir à l'occasion du travail de la *Casa* étaient jugés par le « juge de la Guinée et de l'Inde »[20].

Un certain nombre de réformes ont modifié sous Philippe II et Philippe III l'organisation de la *Casa* ou des *Casas*. Vers 1625, le personnel n'est plus le même qu'au XVIe siècle. Le *feitor* a été remplacé par un *provedor* qui a moins d'autonomie. Il est aidé par six secrétaires, un juge de la balance avec son adjoint, deux trésoriers, un pour les épices, l'autre pour l'argent, un gardien des livres, vingt gardes, un portier, sept appariteurs ,trente ouvriers, un chapelain, quatre estimateurs dont deux orfèvres pour l'évaluation des perles et des pierres précieuses et deux apothicaires pour les drogues, enfin un huissier avec son secrétaire. Les deux *Casas* sont définitivement fondues en une seule, la *Casa da India*, qui dépend depuis 1591 du *Conselho da Fazenda*. En 1615, Philippe III accorde à ses sujets la liberté de commerce sur la côte de Mina, moyennant un droit de 20 %. Déjà depuis D. Sébastien le commerce de l'Inde était libre. Dès lors l'activité de la *Casa* est très différente : son rôle fiscal devient relativement très important. Elle reste cependant divisée en quatre bureaux ou *mesas* : celui des épices; celui des *Quartos* qui perçoit l'impôt du *quarto e vintena* sur les esclaves et les marchandises non pesables; celui de l'*Armada* où l'on enregistre les noms du personnel des flottes et où l'on paie les soldes, enfin celui du *Consulado* chargé de la perception de cet impôt.

Distincts de la *Casa da India*, les *Armazéns*[21] ou l'*Armazém* — l'entrepôt — *da Guiné e Indias* est chargé de toutes les questions nautiques : construction et équipement des navires, formation des pilotes, impression des cartes marines dont les matrices sont conservées par l'entrepôt lui-même. Les chantiers navals, la *Ribeira das Naus*, en dépendent, ainsi que le cosmographe général (*Cosmógrafo Mor*). Ses fonctions sont bien différentes de celles de la *Casa*. Les marins des flottes du roi sont nommés par le *provedor dos Armazéns* mais ils doivent se faire enregistrer à la *Casa*. Les dépenses faites par les *Armazéns* — achat de matériel, versement des soldes — sont financées par le trésorier de la *Casa*[22].

L'administration des ports relève donc de plusieurs organismes, sans qu'on sache bien lequel est prééminent. La douane a un rôle fiscal. La *Casa da India*, les *Armazéns*, la *Câmara municipal*, ont chacune le leur à Lisbonne. Mais il existe d'autres organismes dont on voit mal la dépendance hiérarchique. Beaucoup de questions qui nous paraissent techniques ou administratives semblent résolues par le gouvernement. Celui-ci par exemple interdit en 1607 d'abandonner une nef dans le port sans au moins 20 à 25 hommes à bord pour empêcher d'aller donner contre d'autres navires[23]. C'est une *carta régia* qui prévoit en 1632 des contre l'envasement des plages du *Terreiro do Paço* et de la *Ribeira das Naus*[24]. La municipalité intervient aussi. C'est elle qui finance l'entretien des quais. En 1633 celui du bois est en ruines et les marchands de bois ne veulent pas payer sa remise en état. A la *Câmara* de trouver d'autres sources d'argent[25]. C'est à elle que le vice-roi — duchesse de Mantoue — demande en 1635 de convoquer tous les jours les ouvrier du *Terreiro* et du *Ver o Peso* à 4 heures du matin avec leur contre-maître afin que le *provedor dos Armazéns* puisse en disposer selon les besoins pour les préparatifs de l'*Armada*[26]. D'elle sans doute dépendent les officiers de santé qui montent à bord des navires quand ceux-ci arrivent à Belém[27].

Dans les autres ports, la municipalité joue un rôle essentiel, plus ou moins important selon les privilèges qu'elle a reçus du roi. Celle de Porto semble la plus avantagée et les villes de l'Empire — Bahia par exemple — réclament les mêmes privilèges[28]. Cependant certains organismes, les douanes par exemple, relèvent de l'administration centrale. A Aveiro, et sans doute ailleurs, il existe une *superintendência da barra* chargée d'entretenir le port, d'y maintenir les profondeurs suffisantes, de le protéger contre la mer[29]. Dans les petits ports l'organisation est très rudimentaire. A Bahia au contraire, elle ne cesse de se compliquer. En 1666, le procureur de la Cité montre au Sénat l'intérêt qu'il y aurait à posséder un *corrector* — un courtier — qui s'occuperait de la vente, de

20. *Cf.* Damião Peres, édit. de *Regimento das Casas* ...; M. da Luz, pp. 29-57; AHU, Reino IX (25 novembre 1636) : *Ordenados dos oficiais da Casa da India* (ento tout : 1 583 920 réaux).
21. *Cf.* note 20.

22. M. da Luz, pp. 59-68.
23. AHU, Reino I (27 mars 1607).
24. *Coll. Chron.*, p. 254 (15 décembre 1632).
25. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 579.
26. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 123.
27. Alfândega de Lisboa, Extractos II, p. 204 (21 avril 1583).
28. AHU, Bahia V (15 février 1646) : *Consulta do C.º U.º*
29. Acad. Ciências, 1086 : *Relação de todos os decretos, alvarás*, etc. ...

l'achat et de l'expédition des marchandises. On est, en effet, dit-il, pour toutes ces opérations, souvent obligé de recourir à des étrangers. Ce *corrector* permettrait une stabilité plus grande dans les affaires. Le Sénat nomme *corrector* pour 3 ans un des marchands de la ville[30]. En 1667 le *Provedor-Mor da Fazenda* du Brésil fait remarquer au roi qu'on a supprimé comme étant inutile l'office de *guarda mor da barra* de Bahia. C'est que le capitaine et gouverneur du fort « Nossa Senhora do Pópulo » a la charge de surveiller les entrées et les sorties des navires. C'est la même fonction sous un autre nom[31].

Dans les ports, le commerce de détail a une certaine importance. Et sa réglementation est assez précise. Témoins toutes les décisions prises à ce sujet par les municipalités, Lisbonne ou Bahia par exemple. On les trouve dans les *Posturas* de ces municipalités, par exemple dans celles de Lisbonne de 1610 qui donnent la liste des commerçants qui peuvent être soumis à la peine du fouet[32]. A Bahia, de multiples mesures sont prises pour éviter l'accaparement sur les marchés de consommation. Les revendeurs doivent verser une caution. Ils doivent être porteurs d'une licence qui ne leur est délivrée que si leur honorabilité est reconnue. On s'efforce d'obtenir un ravitaillement en produits de bonne qualité[33].

La réglementation du port de Funchal, à Madère, est bien connue. Elle revient souvent, au cours des siècles, sur certaines interdictions, preuve que celles-ci ne devaient pas être respectées. Par exemple celle, pour les navires, de quitter le port sans avoir reçu la visite d'un délégué des métiers ou de la municipalité. Les *Posturas* de 1587 condamnent les contrevenants à 50 *cruzados* d'amende et à un an de déportation en Afrique. C'est qu'on interdit l'exportation de marchandises indispensables au ravitaillement de l'île : blé, farine, biscuit, huile, poisson. La prohibition est rappelée à la réunion des *vereadores* du 20 septembre 1597. Le 8 octobre 1611 et le 10 mars 1629 nouveaux rappels. Et les navires étrangers sont obligés d'avertir leur consul[34]. La municipalité n'hésite pas, au besoin, à contrevenir aux ordres du roi, lorsque l'île, par exemple, souffre de pénurie, comme le 7 juillet 1629 lorsqu'elle fait décharger une nef venue de Hambourg avec des denrées alimentaires, de la poudre et des munitions : tous produits dont on a besoin[35]. C'est la municipalité qui fixe le prix des denrées, ou du moins qui homologue les prix posés par les producteurs ou les importateurs[36]. Souvent elle se contente d'exécuter les ordres du roi qui interdit, par exemple dans les années

30. *Atas Bahia*, t. IV, p. 265.
31. AHU, Bahia XI (29 août 1667) : *Carta do Provedor Mor ...*
32. *Elem. Lisboa*, t. VI, pp. 166 n. et 167 n.
33. *Atas Bahia*, t. II, pp. 26, 66, 159, 154, 349.
34. AD Funchal, Câmara I, f. 232 : *Capítulo que manda ninguém ...*; AD Funchal, Posturas (1587) : *Título dos navios que vão para o Brasil*; AD Funchal, Vereações (20 septembre 1597, 8 octobre 1611); AD Funchal, Câmara III, p. 118 *Alvará por que El Rey*; AD Funchal Vereações (10 mars 1629, 12 mai 1667).
35. AD Funchal, Vereações (7 juillet 1629).
36. *Cf.* notre chapitre sur le blé.



1595, que les nefs de l'Inde soient déchargées à Madère[37]. Elle est même heureuse d'exécuter ces ordres lorsqu'ils sont à son avantage, ainsi lorsque le roi rappelle, contre Machico, le monopole de Funchal pour l'importation et l'exportation[38]. Enfin elle est très sévère lorsqu'il va de la santé des insulaires : lorsqu'arrive un navire chargé de pestiférés comme la nef hollandaise de Cadix en 1650 ou vers la même époque le bateau français venu de Toulouse[39].

On retrouve dans tous les ports l'application des mesures de réglementation générale de la navigation : interdiction pour les nefs de l'Inde de s'arrêter ailleurs qu'aux Açores et à Lisbonne. Obligation pour les navires de Madère et des Açores de décharger à Lisbonne et non à Setúbal ou Sezimbra[40]. Confiscation des navires étrangers sans licence. Embargo sur un navire portugais pour transporter un fonctionnaire ou des troupes; levée de cet embargo pour des raisons valables, ravitaillement urgent par exemple. Autorisation demandée par un fonctionnaire de voyager sur un navire étranger[41].

Enfin les navires sont chargés de porter les nouvelles. Les caravelles rapides précèdent les flottes, les annoncent quand elles viennent des Açores par exemple. Les îles sont de vrais carrefours de nouvelles, les ports, des postes avancés d'où les chevaux s'élancent vers l'intérieur porteurs de messages. Madrid apprend par Lisbonne l'arrivée prochaine de la flotte espagnole à Séville : il suffit qu'une caravelle en route vers le Portugal l'ait sue en passant à Terceira[42].

37. AD Funchal, Câmara III, pp. 215-217 : *Ordem, provisão e Carta d'El Rey. Cf.* pour l'Angola la même prohibition : AHU, Angola VI (14 juin 1664) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Angola VII (4 décembre 1668) : *Certidão passada ...*; pour le Brésil : AHU, Bahia IX (24 août 1663) : *Carta de Carlos Luís de Almeida para S.M.*; AHU, Bahia XI (5 novembre 1669) : *Consulta do C.º U.º*; AN Rio 8-281 vº (18 septembre 1670) : *Ordem*; BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXVII, p. 75; et d'une façon générale pour tout l'Empire : *Arquivos de Angola*, vol. III, nº 16 (18 sep. 1670) et *Coll. Chron.*, p. 181 (29 mars 1670).
38. AD Funchal, Câmara II, p. 66 vº (1590) : *Carta d'El Rey ao Provedor*; AD Funchal, Vereações (6 juin 1607); AD Funchal, Câmara V, p. 145 (vers 1631) : *Provisão d'El Rey.*
39. AD Funchal, Vereações (26 mars 1650); AD Funchal Câmara VI, f. 118 : *Carta por que El Rey ...*
40. Simancas SP 1 577 m, f. 74 vº-75 (1549) : *Alvará.*
41. AHU, Bahia V (31 octobre 1644) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Pernambouc I (1618) : *Petição de Martim Sousa Sampaio ...*, etc.
42. BA *Inventaire*, nº 1085; AHU, Açores I (28 juillet 1645) : *Carta de Agostinho Borges de Sousa*; AHU, Açores I (7 octobre 1649) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Açores I (10 juillet 1638) : *Carta de Francisco Rebello ...*; AHU, Açores I (12 février 1643) : *Carta de J. de C. de Castro*; AHU, Açores I (8 mai 1668) : *Parecer do C.º U.º*; AHU, Pernambouc III A (26 septembre 1645) : *Parecer do C.º U.º*; Simancas, E 389, f. 32 (7 septembre 1571) : *Relacion de la nueva que um navio ...*; *AHU*, Bahia XI (23 avril 1668) : *Consulta do C.º U.º*; Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal III, p. 136 (8 juillet 1648). Les lettres sont envoyées par trois voies différentes, «à cause des périls de si longs voyages» (Cuvelier et Jadin, p. 492.)

## LE POIDS DE LA GUERRE

Le XVIIe siècle est un siècle de guerre. Le Portugal n'y échappe pas. Sans doute la guerre terrestre représente-t-elle peu de choses pour lui. La campagne du prieur de Crato en 1580 n'est qu'un épisode[43]. Plus lourde sans doute est la guerre d'indépendance contre l'Espagne de 1640 à 1668[44]. Dès 1641 les *Cortès* votent 2 000 000 de *cruzados* pour lever 20 000 fantassins et 4 000 cavaliers, sans compter la remise en état des forteresses. Les Bragance recourent bientôt à l'aide militaire ou financière ou à la neutralité bienveillante des pays du Nord : Angleterre, Suède, Danemark, Hollande, France. Ces avantages diplomatiques se font payer. On sait d'autre part les dégâts que provoquent la guerre et le passage de la troupe. En 1584, des mesures sont prises pour éviter les abus de la garnison espagnole à Terceira[45]. En août 1638, les marchands de Lisbonne se plaignent auprès de la municipalité des chapardages des soldats[46]. Histoires, anecdotes classiques, anecdotes de tous les temps. Les Portugais, comme les autres, en ont leur part, moins peut-être que les autres en ce siècle qui n'épargne personne.

Beaucoup plus lourde, car plus tenace a été pour le Portugal entre 1570 et 1670 la guerre maritime et coloniale. La guerre maritime : c'est-à-dire la bataille navale de flotte contre flotte, mais plus souvent du navire corsaire ou pirate contre le navire isolé. Les récits abondent de ces batailles accompagnées de massacres et de naufrages. La stratégie en est assez rudimentaire. La tactique repose encore sur l'abordage, malgré l'artillerie navale de plus en plus lourde. C. R. Boxer nous signale ce cas isolé et curieux d'une flotte hollandaise coulée par l'artillerie des vaisseaux portugais alors que généralement l'artillerie hollandaise était supérieure et que les Portugais, eux, l'étaient dans l'abordage et le combat à l'arme blanche[47]. Dès qu'apparaît le navire ennemi, les dispositions sont prises pour le combat; tout le monde, même les passagers, y participe, ne serait-ce qu'en bouchant les voies d'eau. L'abordage se fait au pistolet et à l'arme blanche. Le capitaine vainqueur se fait remettre le livre de bord, les routiers, les papiers et les instruments nautiques. Il débarque au besoin ses prisonniers dans une île ou sur une côte, munis de quelques provisions, souvent avariées. Les vaincus ont préalablement été fouillés et, s'ils sont « luthériens », les marins profanent les ornements sacerdotaux trouvés sur le navire et s'en déguisent pour jouer des scènes

43. *Cf.* par exemple le résumé rapide de Livermore, pp. 265-267.
44. *Cf. ibid.*, pp. 280-322.
45. *Arq. dos Açores*, t. II, p. 51.
46. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 346.
47. Dans *Bol. Agência Geral das Colónias* (octobre 1929), pp. 29-39.



burlesques. Les prisonniers abandonnés essaient de construire des barques pour gagner le continent[48].

Mais la guerre peut être plus subtile, comme celle que livre la flotte du Parlement anglais en 1650 sur les côtes du Portugal...

> « ... ayant arrêté 14 barques des pêcheurs de cette ville qui avaient accoutumé de leur porter des rafraîchissements de mer et de terre, ils mirent avec les pêcheurs quantité de gens de guerre dans ces barques et prenaient par ce moyen celles des autres pêcheurs, causant ainsi dans les lieux voisins les dommages qu'ils ne pouvaient faire avec leurs grands vaisseaux et traitant comme des captifs les pêcheurs des mêmes barques ! et tous les autres qu'ils pouvaient prendre; de sorte qu'ils n'empêchaient pas seulement le commerce de dehors mais même celui de mon royaume et de toutes sortes de provisions qui arrivent par le port en cette cour et lieux circonvoisins ... »[49].

A cette guerre maritime se mêle une guerre terrestre, guerre coloniale, tantôt raid des pirates ou des corsaires sur les ports, tantôt lutte contre les indigènes de l'intérieur, tantôt bataille terrestre contre l'étranger qui a pris pied sur le territoire portugais et qu'il faut déloger ou contenir. L'une ou l'autre se retrouve toujours en quelque point de l'Empire, avec une importance et une intensité variables selon les mois et les années. On peut parler d'une conjoncture de la guerre, à la fois saisonnière et à long terme. Si la conjoncture saisonnière est amortie par la variété des saisons dans l'Atlantique, celle à plus long souffle est sous l'influence directe de la guerre luso-hollandaise au Brésil. Avant la création de la Compagnie hollandaise des Indes occidentales (1621), les navires portugais jouissent encore d'une relative sécurité, malgré les corsaires chaque jour plus nombreux, malgré tous les ennemis de l'Espagne chaque jour plus pressants. Le désastre de l'Invincible Armada, les attaques des Barbaresques, la résistance du prieur de Crato ne parviennent pas à tuer la puissance maritime portugaise qui se reconstitue assez rapidement. La période la plus calme correspond à la trêve de Douze Ans (1609-1621). Les corsaires toutefois se changent en pirates, ou même restent corsaires. Mais à partir de 1621, la guerre reprend. La Compagnie hollandaise se donne la course comme activité essentielle. La prise, toute provisoire, de Bahia en 1624 marque une pointe. Mais la courbe redescend peu; en mars 1625, c'est la bataille entre Salvador de Sá et Piet Heyn devant Espírito Santo; en mai 1625, c'est la reprise de Bahia par Don Fadrique de Toledo; en mars-juin 1627, la côte brésilienne subit les raids de Piet Heyn, alors qu'en janvier la flotte portugaise a sombré dans la baie de Biscaye; en 1628, le même Piet Heyn capture la flotte de l'argent espagnol. En 1630, nouvelle pointe sensible : la prise de Recife

48. *Cf. História Trágico-Marítima*, IV, pp. 18, 19, 20, 31, 58; VI, pp. 132, 134, 144, 147, 150, 152, 163, 167; *cf. La prise de sept vaisseaux espagnols par les Portugais* (Paris, 1641) et Rocha Pombo, vol. III, p. 590.
49. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal III, p. 238 (7 août 1650) : *Lettre du roi de Portugal à son ambassadeur François de Sousa Coutinho.*

par la Compagnie hollandaise. Pendant les années qui suivent, la domination hollandaise ne cesse de s'étendre dans le Nord-Est du Brésil. En 1637 les Néerlandais occupent Mina. En 1638 une grande flotte portugaise commandée par le comte da Torre part pour le Brésil. L'année suivante la flotte d'Oquendo est battue par celle de Tromp au large des côtes anglaises (bataille des « Downs »). En 1640, la flotte de Torre est battue par les Hollandais au large d'Itamaraca, tandis que le Brésil portugais est secoué de forts mouvements politiques et sociaux. En 1641, le Portugal et la Hollande signent la paix. Mais outre-mer, la guerre continue : les Hollandais prennent Luanda en août, Sergipe et le Maranhão en novembre. En 1642, le Maranhão se révolte contre les Hollandais. En 1643, les Hollandais prennent par trahison le camp portugais de Bengo en Angola. En 1644, ils doivent évacuer le Maranhão. Maurice de Nassau quitte le Brésil. Ces années sont-elles d'accalmie ? A peine. En mai 1644, la bataille de Montijo nous rappelle en Europe où Espagne et Portugal sont en guerre. L'année suivante paraît meilleure pour les Portugais. Ils inaugurent le système du convoi. Ils envoient une expédition en Angola sous le commandement de Soutomaior. Pernambouc se révolte contre les Hollandais. Salvador paraît devant Recife. Mais l'escadre de Serrão de Paiva est détruite à Tamandarè en septembre. 1647 est très dure : Von Schoppe occupe un moment l'île d'Itaparica à l'entrée du Recôncavo. Les Néerlandais battent les Portugais en Angola; la flotte de Witte de With menace; par chance elle est dispersée dans la Manche par la tempête. 1648 est encore très dure : deux flottes portugaises, celle de Villa-Pouca et celle de Salvador de Sá, ont quitté l'année précédente Lisbonne pour le Brésil. La construction navale portugaise est à bout de souffle. Or, l'Espagne reconnaît l'indépendance de la Hollande. La flotte de Witte de With atteint Recife. Heureusement, les succès finissent par couronner les efforts : c'est la première bataille des Guararapes en avril et, quatre mois plus tard, la reprise, par Salvador, de Luanda, du Benguela, de São Tomé.

A partir de 1649, la situation s'améliore. Cette anné là, Francisco Barreto remporte la seconde victoire des Guararapes. La première flotte de la Compagnie Générale du Commerce du Brésil quitte Lisbonne. Salvador conclut la paix avec le roi de Congo resté jusque là allié des Hollandais, et Witte de With rentre chez lui. Certes, en 1650 l'Anglais Blake bloque le Tage et intercepte la flotte venue de Rio. Mais en 1652 la guerre éclate entre l'Angleterre et la Hollande, soulageant les Ibériques, et en 1658 entre la Hollande et la Suède. En 1661, la paix est signée entre la Hollande et le Portugal. En 1665, seconde guerre entre l'Angleterre et les Provinces-Unies. En 1667 est signée l'alliance franco-portugaise contre l'Espagne[50].

50. Pour tout ceci : *cf.* Damião Peres, *História de Portugal, passim*; Livermore, *passim*; Boxer, *passim* et la chronologie pp. 399-403; Wätjen, etc. L'ambassadeur vénitien à Madrid écrit le 10 juin 1620, avant même la rupture de la trêve de 12 ans : « In questi mari continuano et si rendono sempire più potenti li Corsari. »



En gros donc, poussée lente entre 1570 et 1609, palier 1609-1621, reprise 1621-1624, période de guerre intense 1624-1648, puis lent déclin 1649-1670. Comment le gouvernement portugais fait-il face à cette conjoncture ?

Des travaux de fortifications ont été entrepris sur les côtes de l'Empire dès le XVI^e siècle et Abreu de Brito a consacré une partie de son rapport aux développements qu'on pouvait y apporter[51]. A partir de 1624, le Portugal doit faire un gros effort militaire. Les préparatifs de la flotte pour le secours de Bahia entraînent une dépense de 93 401 000 réaux, financée par les notables —évêques, hauts fonctionnaires—, les villes et même les capitalistes étrangers. Les uns et les autres avancent de l'argent mais aussi du matériel, de l'artillerie par exemple, et des hommes[52]. En 1625, la place récupérée, on y envoie 20 000 *cruzados* pour l'entretien de la garnison de 900 hommes. Dépense couverte par l'impôt de la Bulle de la Croisade, les droits sur les esclaves importés et l'argent du bois brésil[53]. Il faut dire qu'on utilise au retour les flottes pour transporter les produits exportés du Brésil[54].

Le « secours de Pernambouc » entraîne des dépenses bien plus considérables. Non seulement y participent, comme au secours de Bahia, les flottes portugaise et castillane, mais l'effort est plus long, plus coûteux. On a besoin de 500 000 *cruzados* par an[55]. C'est que les pertes portugaises sont énormes. En 1633, les Hollandais sont entrés dans le port brésilien de Nazaré (Cap. St. Augustin). Ils ont pris 21 navires chargés de sucre et autres produits, et à terre 4 500 caisses de sucre, 3 5000 quintaux de bois brésil, 100 000 ducats et une bonne quantité de munitions[56]. C'est cette année là que paraissent les ordonnances qui réorganisent l'*Armada do Mar Oceano*, la flotte portugaise de haute mer[57]. Le coût de l'escadre de 1634 est évalué par le *Provedor dos Armazéns* à 50 000 *cruzados*, soit 20 000 000 réaux[58]. Le roi estime en 1635 que la nouvelle flotte de secours doit être au moins de 18 000 tonneaux[59]. Si seulement elle en représente 17 000, son coût s'élèvera à 2 601 550 *cruzados*[60]. Le ravitaillement à lui seul coûte cher. Dans la « capitane » on a embarqué : 1 559 quintaux et 98 *arratéis* de biscuits, 213 pipes et 10 *almudes* de vin, 170 pipes d'eau, 968 arrobes de viande, 650 arrobes de morue, 650 arrobes de riz, 15 *quartos* d'huile, 10 pipes de vinaigre et quelques denrées diverses.

51. Abreu de Brito, pp. 84 et suiv.; AHU, Bahia I (28 mai 1603) : *Requerimento de A. Cardoso*, etc.
52. BN Paris, Fonds portugais 59 (48), nº 16, f. 234-234 vº (1624) : *Relação do dinheiro e cousas reduzidas a elle com que este reino servio a S.M. ...*
53. AHU, Bahia II (11 décembre 1625) : *Capítulo de Carta Régia para o Conselho da Fazenda* ...; *cf.* aussi 18 septembre 1625 : *Capítulo de Carta Régia.*
54. Simancas, SP 1 519 m, f. 106 (13 novembre 1625) : *Del Rey aos Governadores ...*
55. BA *Inventaire*, nº 693.
56. BN Madrid, 2 364, nº 40, f. 363 : *Relacion de los progresos de los Holandeses en el Brasil.*
57. *Coll. Chron.*, pp. 258 et suiv. (24 janvier 1633).
58. AHU, Bahia II (4 juillet 1634) : *Decreto sobre os artilheiros.*
69. AHU, Bahia II (4 avril 1635) : *Capítulo de carta régia ...*
60. AHU, Bahia II (18 mai 1635) : *Decreto para se verem no C.º da Faz.ª ...*

Cette capitane est un galion. Il y en a sept en tout, sans compter les pataches et autres navires[61].

Il faut lutter sans cesse contre la pénurie de navires ou d'embarcations. Les constructions navales travaillent à plein. A partir de 1631, les galions possèdent en plus de leur barque habituelle une « lanche » pour transborder le sucre et les hommes[62]. S'il n'y a pas de hourques, écrit le roi le 1er janvier 1632 qu'on frète des *navios*[63]. Et le 12 juillet 1634, il réclame la construction de 16 embarcations au Brésil[64]. Les documents sont pleins de embargos mis sur des navires portugais et étrangers qui doivent renoncer à transporter leur marchandise et à faire de bonnes affaires pour satisfaire aux besoins de l'*Armada*. Leurs *mestres* réclament, avec plus ou moins de succès, la levée de l'embargo[65]. Etant donnée la situation au Brésil, écrit le roi le 23 janvier 1635, il faut qu'il y ait toujours des navires prêts à sortir du Portugal. Il faut donc continuer à construire des navires, d'autant plus que les navires vieillissent vite[66]. En 1636, le roi paie 70 000 *cruzados* pour 18 frégates achetées à Dunkerque[67]. En 1646, le gouverneur général de Bahia demande à celui de Rio six navires pour transporter 400 prisonniers hollandais à Lisbonne. Le gouverneur de Rio fait remarquer qu'il n'aura plus de moyen de transport pour le sucre, mais accorde les navires. Le Conseil d'Outre-Mer conseille au roi de revenir sur cette décision[68]. Et le 27 juillet 1648, l'envoyé français à Lisbonne écrit à son gouvernement : « Depuis un an, les Hollandais ont pris 54 embarcations parties du Brésil qui importent 3 millions d'or »[69].

Joint aux destructions de la guerre, ce gros effort d'armement et de ravitaillement, provoque la pénurie alimentaire. Les armées dévorent. On s'en plaint dès 1636[70]. Toutes les mesures sont prises pour subvenir aux besoins : envois du Portugal, achats dans le Sud du Brésil et au Rio de La Plata, développement des cultures vivrières autour de Bahia[71]. Mais c'est à Pernambouc que la situation est terrible, surtout en 1646-47,

61. AHU, Bahia II (30 avril 1635) : *Consulta do C.o da Fazenda.*
62. Simancas, SP 1 477 m., f. 45 vo-46 (31 août 1631) : *Sobre levar cada ano ...*
63. BA *Inventaire*, no 573.
64. AHU, Bahia II (12 juillet 1634) : *Em carta de S.M. ...*
65. AHU, Bahia II (20 décembre 1634) : *Requerimento de Salvador Carvalho, mestre do patacho São Pedro*; AHU, Pernambouc II (29 décembre 1634) : *Requerimento de Domingos Gonsalvez Terres, morador na Viana, mestre do navio « O Anjo da Goarda »*; *cf.* AHU, Bahia II (23 juin et 5 juillet 1635, 18 août 1635, etc.).
66. AHU, Bahia II (23 janvier 1635) : *Capítulo de Carta Régia ...*
67. BA *Inventaire*, no 762.
68. AHU, Rio II (24 mai 1646) : *Consulta do C.o U.o*; AHU, Inventaire Rio, no 480 ...
69. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal II, p. 162 (27 juillet 1648).
70. *Docum. Arq. Portug. Brasil*, no 15.
71. BA *Inventaire*, nos 876 et 897; AHU, Bahia I A (23 décembre 1638) : *Proposta do Capitão Ruy da Silva Pereira ...*; BN Madrid, Ms. 3014, p. 318 (15 janvier 1640) : Instruction secrète au vice-roi du Brésil.



lorsque les Portugais se révoltent contre les Hollandais. Tous les habitants des capitaineries de Paraïba, Itamaraca et quelques-unes de celle du Rio Grande arrivent au camp portugais détruisant et brûlant tout sur leur passage, moulins, maisons et sucres. Les réfugiés — environ 30 000 âmes — sont très vite en proie à la disette[72].

Embarcations, ravitaillement, autant de problèmes, mais pas les seuls. La levée de troupes et d'équipages dans tout l'Empire n'a pas été sans perturber l'activité économique normale. L'opération est difficile, il faut avoir recours aux condamnés de droit commun[73], aux vagabonds des campagnes[74], aux marins des navires de commerce[75], aux étrangers, surtout pour servir l'artillerie. Encore faut-il obtenir pour ces derniers une licence de transport[76]. Des récompenses sont accordées à ceux qui parviennent à recruter des compagnies[77]. Certaines traditionnellement surpeuplées fournissent plus : l'Entre-Douro-e-Minho[78], les Açores[79], Madère[80], Lisbonne même[81]. Les recrues se comptent à chaque fois par centaines, par milliers. Volontaires, du moins officiellement. En réalité le recrutement doit prendre souvent l'allure d'une véritable conscription. A Porto, en 1635, ne menace-t-on pas les appelés de leur prendre leurs femmes s'ils ne répondent pas à l'appel ?[82] Les régions les moins peuplées fournissent aussi. En 1633 on équipe une flotte de 20 galions. On va chercher des mercenaires en Italie. Mais le Portugal donne 2 000 hommes. Le canton d'Evora, si pauvre pourtant, en donnera comme les autres[83]. Fin 1635, début 1636, c'est encore 1 500 hommes que la Métropole envoie

72. AHU, Pernambouc III A (16 novembre 1646) : *Petição do procurador do povo e da Câmara de Pernambuco ...*; AHU, Pernambouc III A (8 juillet 1647) : Substance du rapport fait au roi par un capucin français ...
73. *Coll. Chron.*, p. 158 (7 avril 1626); p. 176 (18 mai 1630); p. 179 (13 juin 1630).
74. AHU, Pernambouc II (31 janvier 1635) : *Ordem de S.M. ...*
75. AHU, Pernambouc II (23 janvier 1635) : *Do C.o da Fazenda*; AHU, Bahia III (18 juilet 1638) : *Informação do Gov. do Porto.*
76. AHU, Bahia III (14 décembre 1638 et 15 avril 1639) : *Consultas do C.o da Fazenda*; AHU, Bahia II (9 mai 1635) : *idem*, et tout l'année 1635, *passim.*
77. Par exemple, ANTT, In 469, 549, Ms. IA, f. 10 (16 janvier 1646) : *Convento da Graça. Convento Mandando ...*; *cf. Coll. Chron.*, p. 133 (12 novembre 1637) et p. 146 (6 mars 1638); AHU, Bahia III (3 mars 1640) : *Consulta do C.o da Fazenda ...*
78. AHU, Pernambouc II (7 février 1635) : *Do C.o da Fazenda*; AHU, Bahia II (22 juin 1635) : *Capítulo de carta régia.*
79. AHU, Açores I (1635) : *Carta dos Secretários do C.o da Fazenda da repartição da India e Conquistas Ultramarinas*; AHU, Açores I (6 mars 1646 et 15 mai 1647) : *Do C.o U.o*, etc.
80. BA *Inventaire*, no 715; ANTT, Sum. *Corpo Chron.*, Suplem. I, Maço 118, Doc. 150 (29 août 1632) : *Carta de Felipe de Mesquita para Luiz da Cunha ...*; AD Funchal, Câmara V, p. 163 (11 novembre 1631) : *Registo da carta de S.M. ...* et p. 163 vo (15 novembre 1631) : *Carta da Câmara.*
81. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 219.
82. AHU, Bahia II (20 janvier 1635) : *Carta do Corregedor do Porto.*
83. AHU, Bahia II (3 octobre 1633) : *Carta régia para o Corregedor da comarca de Evora.*

outre-mer[84]. On comprend qu'en 1639 les marins se soient enfuis de l'escadre et qu'en 1631 une émeute éclate à Beja contre les recruteurs de la flotte de secours de Pernambouc[85].

D'ailleurs les expéditions lointaines ne sont pas tout. Il faut protéger les côtes. Au Brésil, où le roi fait créer en 1635 une *armada de remo* construite par les *senhores de engenhos* et qu'il complète en 1640[86]. *Armada da costa,* qui semble disparaître assez vite puisqu'en 1658 pour chasser les pirates qui infestent le Recôncavo les marchands exigent la constitution d'une flotille[87]. Mais surtout au Portugal. En 1609 le roi possède au Portugal 269 navires contre 650 en Espagne. A Lisbonne même, il a 12 galions de 800 tonneaux, 16 galères de 100 à 200 tonneaux et 12 caravelles de 8 à 120 tonneaux[88]. Avec les besoins de la guerre, l'*Armada da costa* est réduite au minimum : 2 *navios* et 3 caravelles en février 1625. Elle peut, il est vrai, compter sur l'escadre de Biscaye[89]. Et dès 1626 elle est plus imposante : 12 navires, 1 000 marins, 1 600 soldats[90]. Mais Lisbonne se sent encore menacée[91].

Il faut aussi lutter contre les corsaires et les pirates. Préoccupation gouvernementale que nous retrouvons tout au long de l'histoire portugaise entre 1570 et 1670. Des mesures secrètes sont prises contre ceux qui infestent la région de Madère, sans doute des Barbaresques, en 1575[92]. Quelques années plus tard, Abreu de Brito propose de financer la lutte avec les revenus du Benguela. En même temps, on fera appel à l'Ordre de Malte : c'est encore les Barbaresques que l'on vise[93]. En 1603 le gouverneur général du Brésil crée les flottes de 7 *navios grossos* chacune, pour nettoyer les côtes[94]. Avant 1609, mais surtout pendant la période de paix entre 1609 et 1621, on fortifie les côtes, les îles, les ports, on répartit des armes entre les habitants du littoral, on facilite le transport du matériel nécessaire à la sécurité. Cela sur tout le pourtour de l'Empire[95]. Les quatre bateaux qui de Cascais vont en 1645

84. AHU, Bahia II (29 décembre 1635).
85. *Col. Chron.*, p. 225 (19 septembre 1631) et BA *Inventaire*, n° 847.
86. AHU, Bahia II (19 mai 1635) : *Carta de S.M.;* BN Madrid, Ms. 3014, p. 319 (15 janvier 1640) : Instruction secrète au vice-roi du Brésil.
87. *Atas Bahia*, t. III, p. 381.
88. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Esp. 12, p. 195.
89. AHU, Reino IV (7 février 1625) : *Carta de S.M.*
90. AHU, Reino V (17 octobre 1625) : *Consulta sobre os navios da Armada da Costa.*
91. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 211; t. VI, p. 203; *cf.* t. III, p. 163 n.
92. ANTT, In 468, 1104, f. 43 (1575) : *Carta com a assinatura del rei D. Sebastião.*
93. Abreu de Brito, *Um Inquérito*, pp. 92 et suiv.
94. BA *Inventaire*, n° 77.
95. *Cf.* par exemple AD Funchal, Câmara III, f. 118 v° (13 mars 1617) : *Treslado da provisão per que El Rey...*; *Coll. Chron.*, p. 268 (30 janvier 1619); p. 12 (3 juin 1620); p. 30 (22 septembre 1620); p. 97 (5 août 1623); AHU, Reino IV (7 mars 1624) : *Do C.º da Fazenda*; Simancas, SP 1 519 m, f. 38 (16 mai 1625) : *Del Rey aos Governadores*; AN Madrid, Est°, Livre 81, p. 224 (17 février 1604) : *Carta a S.M.*; ANTT, In 468, 1116, f. 650 (1625) : *Carta Régia...*, etc.



chercher les navires du Brésil — on en place deux à 80 lieues et deux à 50 lieues des Açores — sont destinés essentiellement à les protéger contre les pirates[96]. S'agit-il de pirates embusqués aux Berlingues, ou des pirates de Galice que nous retrouvons menaçants en 1661 ?[97] La loi du 3 novembre 1571 obligeant tous les navires à voyager armés est reprise en 1617, complétée en 1620 et 1621[98]. Mais elle doit être difficile à respecter : un armement est cher pour un petit armateur et avec la guerre la pénurie sévit, dans les armements comme ailleurs[99].

Enfin le gouvernement doit se préoccuper de toutes sortes d'autres questions matérielles et de leurs répercussions financières ou économiques. La question des prises maritimes, par exemple celles faites — rarement — par les Portugais et qui apportent peu au trésor du roi ou de ses sujets — celles faites par l'ennemi et dont les envoyés portugais à l'extérieur ne cessent de réclamer la restitution. Les représailles sont possibles, en particulier l'embargo des navires et le sequestre des marchandises[100].

La conjoncture brésilienne marque donc profondément la conjoncture générale de l'Atlantique. Il faudrait cependant ajouter quelques nuances régionales. Entre 1570 et 1580, ce sont les Barbaresques dans le triangle Lisbonne-Madère-Açores qui sont les plus redoutables. Dans la période 1580-1598 c'est le même triangle qui reste la surface sensible de l'Empire, mais aux Barbaresques s'ajoutent les navires du prieur de Crato et les corsaires français. Dans la période 1598-1609, la lutte est plus diffuse : les corsaires hollandais se retrouvent partout ainsi que les Anglais et les Français. A partir de 1621, les mers brésiliennes deviennent le grand champ de bataille et, accessoirement, les côtes d'Afrique occidentale. Vers 1648 les combats se déplacent vers l'Angola, sans que le Brésil revienne encore à la paix. Vers 1670, accalmie générale : la guerre est revenue en Europe septentrionale[101].

96. AHU, Reino XI (29 mai 1645) : *Consulta do C.º U.º sobre os 4 barcos...*
97. *Elem. Lisboa*, t. VI, p. 311.
98. *Cf. Coll. Pelo Império*, n° 94 et *Legislação Antiga*, pp. 130-141; *Coll. Chron.*, p. 233 (mars 1617); p. 34 (17 novembre 1620); p. 57 (17 novembre 1621).
99. AN Madrid, Est°, Livre 737, f. 222-238 (1623) : *Consulta del Consejo de Estado.*
100. Simancas, SP 1 476 m, f. 99 (15 mai 1606) : *Carta de S.M....*; SP 1 511 m, f. 2 v° et 3 (19 février 1614); *Coll. Chron.*, p. 20 (31 août 1613); p. 131 (1624); p. 137 (4 octobre 1628); p. 148 (26 mars 1629); p. 162 (30 janvier 630); *Calendars*, Domestic CCXCI, 100 (juin 1635); ANTT, In 468, 1138, f. 153 (1646) : *Certidão passada pelo consul português em França...*; AHU, Cabo Verde II (14 février 1652) : *Treslado do auto que mandou fazer o governador de Cabo Verde...*
101. Cependant la guerre dans une région de l'Atlantique peut perturber beaucoup la vie d'une autre rive. Le 19 octobre 1624, par exemple, le nonce Antonio Albergati, écrit de Lisbonne à Rome, que le décès du roi de Congo retardera l'arrivée de son ambassadeur. « Malgré tout, ajoute-t-il, je crois qu'il viendra, *mais pas avant la fin de la guerre du Brésil*, parce que les navires d'Angola ne peuvent venir ici, sans faire d'abord escale au Brésil. »

## LE PROBLEME DU CONVOI

En réalité le problème essentiel n'est pas de battre les flottes ennemies. Ce qui compte c'est le passage et l'arrivée, sains et saufs, au Portugal, du sucre et du tabac. Contre l'ennemi, contre le corsaire surtout, une seule défense : se grouper et se faire protéger, ainsi réunis, par des navires de guerre. L'ordre royal du 30 octobre 1592 crée un droit supplémentaire de 3 % sur l'entrée et la sortie des marchandises coloniales pour entretenir une escadre de 12 navires qui protègera les navires de commerce venant du Brésil : c'est le *consulado*. Les chevaliers des Ordres militaires en sont dispensés [102]. En 1602, cette flotte représente 900 marins et 1 600 soldats. Son ravitaillement est confié à un *contratador* [103]. Vers 1608-1610 le *consulado* rapporte plus de 100 000 *cruzados* par an [104].

Un autre droit, au moins aussi ancien, semble financer le convoi, c'est-à-dire la protection des flottes de sucre. C'est l'« avarie ». Ce droit existait déjà au XVI^e siècle si l'on en croit Abreu de Brito [105]. Il s'élevait à quatre ou cinq testons par caisse de sucre. Mais est-il maintenu ? En 1623, les habitants de Pernambouc se plaignent du nouveau droit d'avarie de quatre *vinténs* par caisse [106]. A-t-il été supprimé pendant la trêve de Douze Ans ? En 1626, la municipalité de Bahia proteste contre son augmentation [107]. Le Père António Vieira lui fera écho quatorze ans plus tard, dans un sermon prêché à la Chapelle de la Miséricorde [108].

Et pourtant ces mesures ne paraissent pas suffisantes. Le gouvernement en 1627 est placé devant plusieurs projets de réforme du convoi. Celui de Tristan de Mendonça ne vise rien moins qu'à créer à Lisbonne une véritable *Casa de Contratação* sur le modèle de celle de Séville. Elle serait administrée par les gens d'affaires liés à la production et au commerce du sucre. Le droit d'avarie serait fixé à 300 réaux par caisse, une moitié payable par le propriétaire du navire, l'autre par le propriétaire de la caisse. Les navires de guerre pourraient prende un demi chargement. L'avarie ne suffisant pas à couvrir les frais de convoi, on pourrait lancer un emprunt parmi les *senhores de engenhos*. Le roi permettrait qu'on utilise des navires construits à l'étranger, même en Hollande, du moment qu'on les monte avec des équipages portugais ou espagnols [109].

102. Alfândega de Setúbal, Liv. Reg. I, 28 A, p. 309 (1^er mars 1594) : *Tres-lado da provisão de 3 %* ...; Borges de Barros, p. 23.
103. AN Madrid, Est°, Livre 78, pp. 216-222 (21 mars 1602) : *Carta de S.M.*
104. AN Madrid, Est°, Livre 81, p. 263 : du vice-roi au roi.
105. Abreu de Brito, *Um Inquérito*, p. 70.
106. AHU, Pernambouc I (1623).
107. AHU, Bahia II (31 mars 1626); *cf.* Boxer, p. 189.
108. Sermon du 2 juillet 1640.
109. BN Rio, Ms. 5784, p. 48 : *Os pontos que se hão ajustado tocantes às propostas de Tristão de Mendonça.*



Le projet de Francisco da Frias de Mesquita est moins original. Il fait remarquer qu'en 1625 et 1626 les Hollandais se sont emparés de 80 navires portugais sur les 300 qui circulent entre le Portugal et le Brésil. Soixante d'entre eux étaient chargés de 300 à 700 caisses de sucre. Les vingt autres allaient au Brésil chargés de marchandises. Les ports du Brésil sont vides, alors qu'autrefois on trouvait 80 ou 100 navires dans celui de Bahia. Il faut créer une flotte de 12 navires : 4 galions de 600 tonneaux et 150 hommes chacun et 8 nefs de 300 tonneaux et 100 hommes chacune. Les frais seront payés par le droit d'avarie, à raison de 600 réaux par caisse, et même 800 réaux pour les caisses chargées sur les navires de guerre. Seuls les galions iront jusqu'à Bahia où viendront se rassembler les navires de capitaineries du Sud. Les nefs s'arrêteront et attendront les galions et la flotte convoyée à Pernambouc. Les navires de guerre hiverneront au Brésil car, pendant la mauvaise saison, les pirates abandonnent les côtes du Portugal pour celles du Brésil où ils trouveront ainsi à qui parler [110].

Dans le même temps, des projets plus grandioses étaient examinés par le Conseil de la Fazenda puisque celui-ci remarquait que le prix d'une flotte de guerre de vingt-quatre navires pour quatre mois de campagne revenait à 374 580 000 réaux [111]. Par contre, beaucoup plus modeste, Nicolas Salvago proposait la création d'une flotte de huit navires de guerre seulement [112].

Tous ces projets peuvent que si le convoi existait en théorie il n'en était rien en fait, du moins depuis 1621. La *carta régia* du 10 novembre 1631 rappelle l'obligation pour les navires chargés de sucre de revenir groupés en flottes [113]. En février 1632, des sanctions sont prévues [114]. Car des navires, désobéissant aux ordres royaux, ont voyagé seuls. Les navires d'ailleurs, même en groupes, n'ont pas le droit de quitter le Brésil pour le Portugal entre le 1^er octobre et le 1^er mars. Malgré les réclamations de la municipalité de Bahia, le roi maintient cette décision [115]. D'ordre nautique et météorologique peut-être, elle tient compte aussi des mouvements de l'ennemi, pirates, corsaires ou flottes rangées.

Le gouvernement sentira toujours une résistance à ses consignes. En 1631, le montant de l'avarie s'élève à quatre pataques par caisse de sucre [116]. La municipalité de Lisbonne s'en plaint : trop de droits à payer fait plus de tort au commerce du sucre que l'ennemi lui-même [117]. Mais riposte du roi, l'avarie ne durera que tant que les mers seront

110. *Cf. Revista do Serviço do Património*, I, pp. 52-62.
111. BN Rio, Ms. 5784, f. 53 v° (7 mai 1627) : *Consulta do C.° sobre as propostas de Tristão de Mendonça*...
112. BN Rio, Cod. I (1-2-44) : *Papel que deu a S.M. Nicolas Salvago.*
113. *Coll. Chron.*, p. 229 (10 novembre 1651).
114. *Coll. Chron.*, p. 239 (28 février 1632).
115. *Coll. Chron.*, p. 249 (11 août 1632).
116. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIII, vol. 15, p. 454.
117. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 466.

infestées d'ennemis [118]. Dans les années suivantes, les Hollandais auront en permanence trente ou quarante navires au Brésil [119]. Et de 1623 à 1638 ils auront pris 547 vaisseaux portugais chargés dont 90 pour la seule année de 1633 [120]. Pour la période allant de décembre 1647 à décembre 1648 — un ou deux ans — ce chiffre devait monter à 249 sur 300 faisant la traversée [121]. A la suite de la révolte portugaise à Pernambouc en 1645, les Hollandais avaient fait un nouvel effort [122].

Après la Restauration, la situation ne change pas. La trêve luso-hollandaise de 1641 n'est qu'un répit. En 1642, le droit d'avarie s'élève à quatre *vinténs* — 80 réaux — par caisse de sucre. Il rapporte alors 1 *conto*, soit 1 000 000 réaux par an [123]. Le système de la flotte convoyée est maintenu. On cherche même à grossir le nombre des navires de convoi : 16 pour Rio, 24 pour Bahia, 2 pour Espírito Santo, propose, fin 1643, le Conseil d'Outre-Mer [124]. Enfin une flotte supposait de gros navires. Les petits marchands ne pourraient les payer. Si le sucre attendait dans le port de la tropicale Bahia, il se détériorait et son prix en Europe baissait [125]. Les Portugais utilisaient beaucoup plus des navires étrangers que les Espagnols : ceux-ci ne désiraient pas être soumis aux contraintes du convoi [126].

Après de nombreuses discussions on aboutit à un compromis : du Portugal au Brésil, les navires voyageraient isolés; dans l'autre sens, ils seraient soumis au convoi. Salvador de Sá fut choisi pour commander la flotte d'escorte. Le roi fournirait les 2 bateaux amiraux, la *Capitana* et l'*Almiranta*, pris dans la flotte de haute mer. Tout navire circulant entre le Portugal et le Brésil devait avoir au moins 200 tonneaux et posséder 10 canons, sauf exceptions transitoires. Celles-ci obligeaient les propriétaires de petits bateaux à payer l'avarie. Et les gros navires avaient priorité pour le chargement. L'*armada de escolta* devait quitter Lisbonne fin septembre et Rio fin mars avec les navires de sucre du Sud et prendre, au passage, en avril, les navires de sucre à Bahia. La flotte de haute mer viendrait à la rencontre du convoi par 41° de latitude au large de la côte portugaise et l'escorterait successivement à Porto, Viana et Lisbonne où ils arriveraient en juillet ou août. Le commandant de la flotte d'escorte avait tous pouvoirs de réquisition dans les ports. Le tiers des soldes était payé au Brésil [127].

Quel étaient les avantages du convoi ? Salvador de Sá montrait que caravelles et petits navires prédominaient dans le commerce du Brésil.

118. BA *Inventaire*, n° 618.
119. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal I, p. 60 (mai 1641).
120. Wätjen, p. 139.
121. *Cf.* Freitas, p. 20.
122. Boxer, p. 181.
123. *Atas Bahia*, t. II, p. 123.
124. AHU, Cons. Ultramarino XIII, pp. 15-20 (12 décembre 1643).
125. Boxer, p. 182.
126. Boxer, pp. 182-184.
127. Boxer, pp. 184-187.



C'étaient des navires faibles, sans armes, incapables d'opposer une résistance quelconque à l'ennemi. Or celui-ci était généralement isolé et n'oserait jamais s'attaquer à une flotte décidée à se défendre. D'ailleurs, les Hollandais avaient renoncé à attaquer la grande flotte espagnole de l'argent.

Cependant le système du convoi présentait de graves inconvénients. Sauf exceptions temporaires, le commerce avec l'Amérique espagnole avait toujours été centralisé à Séville. Le commerce avec l'Amérique portugaise était au contraire dispersé entre plusieurs ports — Viana, Porto, Aveiro, Lagos, Funchal, Angra — dont Lisbonne n'était que le plus important. De l'autre côté de l'Océan, alors que la flotte espagnole s'arrêtait à Carthagène, Puerto-Bello et Vera Cruz, les navires portugais s'arrêtaient dans une série de petits ports, correspondant aux différentes capitaineries et non seulement à Bahia et Rio. En 1628 Piet Heyn avait pu attaquer avec succès la flotte espagnole de l'argent. Et cet épisode n'était que le plus grave et le plus connu d'une longue série. La base hollandaise de Recife était une grave menace pour une flotte portugaise arrivant au Brésil ou le quittant. Le système des vents et courants obligeait à créer deux flottes différentes, une pour le Brésil, l'autre pour le Maranhão.

Quand, venant de Lisbonne, Salvador de Sá s'arrête à Bahia en 1645 il apporte les dernières décisions du gouvernement : le transport du sucre en flottes est obligatoire et des taxes supplémentaires doivent être levées pour en couvrir les frais. La municipalité envoie au roi une protestation vigoureuse et surseoit à la levée des taxes. Celles-ci, écrit-elle dans les instructions confiées à l'envoyé Pedro Marinho, pèsent trop lourdement sur le prix du sucre et les producteurs ne peuvent plus couvrir leurs frais. De plus, avec le système des flottes, le commerce du sucre au Brésil n'a lieu que deux mois par an. C'est trop lourd pour les petits producteurs qui ne peuvent pas attendre dix mois l'ouverture du marché — jusqu'en mars et avril de chaque année —, et constituer des stocks. D'ailleurs le sucre qui attend perd de sa qualité et, jusqu'à un *cruzado* l'arrobe, de sa valeur. Enfin si elle va jusqu'à Rio, la flotte n'a pas le temps de faire son périple en un an : aux jours de traversée, il faut ajouter ceux de chargement et de réfection et les pertes de temps dues à la saison des pluies. Si bien que les sucres risquent d'être encore plus longs à se vendre et le commerce du sucre est vite ruiné.

Sur la question des taxes supplémentaires, gouvernement et ville de Bahia finissent par trouver un compromis : les tarifs d'avarie qui favorisaient les gros navires aux dépens des caravelles sont modifiés pour rétablir l'équilibre. Mais après le départ de Salvador de Sá pour Rio, les Bahianais rejettent même ce compromis. Ils envoient un émissaire, Pedro Marinho, à Lisbonne. Il doit régler l'affaire dans le délai d'un an. S'il y parvient plus tôt, on ne lui demandera pas compte de l'argent qu'il aura dépensé en frais de corruption [128].

128. Boxer, p. 189; *Atas Bahia*, t. II, p. 265-273.

En arrivant à Rio, Salvador de Sá rencontre une opposition analogue (avril 1645). Les arguments sont les mêmes. Une réunion se tient chez lui. Il reconnaît la bonne volonté des colons et leur propose de participer au convoi contre un taux d'avarie peu élevé de 60 réaux, la moitié allant aux propriétaires de bateaux d'au moins dix canons, l'autre moitié au paiement des soldats embarqués. Le compromis est accepté. Il diminue ainsi la charge des petits bateaux [129].

En 1648, nouvel impôt de quatre *vinténs* sur le sucre blanc, trois sur le moscouade et deux sur le panelle. La municipalité de Bahia accepte, à condition qu'on supprime l'ancienne « avarie » sur laquelle on commence à frauder [130]. En réalité, l'impôt est destiné à financer la flotte de Salvador de Sá pour la récupération de l'Angola. A Rio de Janeiro la population, qui paie déjà la *vintena*, est hostile au nouvel impôt [131]. Le 19 septembre 1648, le roi, n'ayant pas encore pris de décision définitive, fait ajourner l'exécution de cette mesure [132]. Le 6 décembre, il écrit au gouverneur général d'épargner l'argent du nouvel impôt, « afim de não desgostar os commerciantes » [133].

Il faut avoir recours à d'autres moyens pour arrêter les désastres qu'entraînent les pertes navales : emprunts auprès des nouveaux chrétiens pour acheter des navires en Hollande, invitation aux étrangers à participer au commerce entre le Portugal et le Brésil, interdiction de construire et de faire naviguer des navires de moins de 350 tonneaux — chiffre abaissé bientôt à 250. On finit même, le 6 septembre 1648, par interdire la navigation « enquanto os Holandeses tivessem tanto poder nos mares do Brasil » [134].

C'est dans ces conditions que les propositions du Jésuite António Vieira sont prises en considération. Volonté de fer, activité sans répit, plume de valeur, verbe de feu, le Père Vieira avait prononcé en 1644 à l'église São Roque de Lisbonne un sermon où, pour sauver le Portugal, il proposait la formation de deux compagnies de commerce, l'une pour les Indes Orientales, l'autre pour les Indes Occidentales comme le faisaient les autres nations d'Europe. Pour cela, il fallait faire confiance aux nouveaux chrétiens et lancer un emprunt [135]. Cette idée n'était pas nouvelle au Portugal. Sans doute Virgínia Rau et Bailey W. Diffie ont-ils bien montré que le Portugal du XVe siècle n'avait pas connu de compagnies par actions comme le prétendait Hedwig Kommerling-Fitzler [136]. Mais l'idée était née en 1587 pour les Indes Orientales. Elle était reprise en 1621 pour le Brésil par l'économiste Duarte Gomes Solis. En 1619,

121. Boxer, p. 190.
130. *Atas Bahia*, t. II, pp. 363 et 365.
131. AHU, Rio II (11 mai 1648).
132. BN Rio, *Doc. Hist.*, vol. LXV, p. 341.
133. *Anais Arq. Pub. Bahia*, vol. XXXI.
134. *Cf. Freitas*, pp. 20-21.
135. *Cf.* Freitas, pp. 21-23.
135. Dans *Bulletin of the Institute of Hist. Research*, vol. XXVI, pp. 181-199.



en 1624, on y songe pour les Indes Orientales. L'idée finit par être admise en 1628, nous avons vu comment. Elle échoue et ne sera reprise de nouveau qu'en 1644-49, pour le Brésil. Vieira propose même, en 1648, dans une lettre au marquis de Niza, la création d'une compagnie luso-franco-suédoise pour l'exploitation du commerce colonial [137].

Cette année 1648 est décisive dans la naissance de la Compagnie. D'une part la paix est signée entre la Hollande et l'Espagne (30 janvier); le roi, conseillé par Vieira lui-même, est prêt à céder Pernambouc et Luanda aux Provinces-Unis pour avoir la paix. D'autre part, les colons du Brésil attaquent victorieusement les Hollandais et Salvador de Sá reprend l'Angola. Malgré la Saint-Office, le roi se décide à accepter l'argent des nouveaux-chrétiens et la fondation d'une compagnie. Les statuts de celle-ci sont datés du 8 mars 1649. Le 10 un *alvará* royal les approuve. Ils créent une société anonyme. Mais les actions sont d'un genre particulier. Le capital souscrit ne peut être retiré mais est librement transmissible. La souscription est publique, ouverte à tous, mais doit être de vingt *cruzados* au minimum. L'administration est confiée à une *Junta de Deputados*. Tout actionnaire détenteur de 5 000 *cruzados* d'actions est électeur de la *Junta*. Ne peuvent être élus que des hommes d'affaire sans condition de souscription minimum. Cependant un des membres est choisi par la *Junta* elle-même entre quatre candidats présentés par la *Casa dos Vinte-e-Quatro* (la Chambre des Corporations de Lisbonne). Tout le capital est nominatif. Il n'est pas fixé à l'avance [138].

La souscription s'éleva à 1 255 000 *cruzados*. Malgré l'augmentation due aux bénéfices non distribués, cette somme resta insuffisante. De plus, certains souscripteurs renoncèrent à verser le montant de leur souscription. Il fallut les y forcer. Les plus gros souscripteurs furent les Botelhos (40 000 *cruzados*), les Serrões (40 000), les Carvalhos (60 000), les Silveiras (20 000). On comptait des négociants étrangers de Lisbonne ou Porto et en particulier cinq Italiens, attirés par le privilège du commerce dans les colonies, privilège jusque là réservé aux Portugais [139].

La Compagnie devait entretenir une flotte de 36 vaisseaux de guerre divisée en deux escadres pour convoyer les navires entre Brésil et Portugal. Les frais de convoi étaient couverts par les droits d'avarie :

| | |
|---|---|
| Pour les frais d'assurance des navires et le transport | 600 réaux par caisse de sucre ou de tabac<br>300 réaux par baril de sucre ou de tabac<br>100 réaux par *rolo* de tabac hors caisse<br>600 réaux par sac de coton<br>20 réaux par cuir |

137. Freitas, pp. 23-24 et ses références; pour 1628, *cf.* notre chapitre sur la monnaie (II).
138. Freitas, pp. 29-31 et ses références.
139. Freitas, pp. 31-32 et ses références.

| | |
|---|---|
| Pour les frais d'assurance des marchandises transportés | 140 réaux par arrobe de sucre blanc |
| | 120 réaux par arrobe de sucre moscouade |
| | 110 réaux par arrobe de sucre panelle |
| | 150 réaux par arrobe de tabac |
| | 80 réaux par cuir |

Ces droits étaient payés dans les postes de douane aux facteurs de la Compagnie. Leur paiement était à terme, dû seulement au retour. La Compagnie percevait aussi les droits de fret des navires d'escorte dont la charge ne devait pas dépasser un tiers de la capacité[140].

La Compagnie avait le monopole de l'introduction au Brésil des quatre grandes denrées alimentaires : vins, farines, huiles, morue et l'*estanque* de la coupe et du transport du bois-brésil. Elle recevait encore d'autres avantages : six navires de guerre appartenant au roi et payables à terme; l'exemption partielle des droits sur les vins consommés par ses navires; des franchises douanières personnelles analogues à celle des habitants de Lisbonne; le droit de conserver les prises; l'interdiction pour les Brésiliens de consommer l'eau-de-vie de canne, la *cachaça*, et le vin de miel qui pourraient faire concurrence aux vins portugais et nuire à son monopole : le droit d'engager des marins étrangers, de modifier l'armement de la flotte. Enfin la Compagnie jouissait d'un certain nombre de privilèges administratifs ou judiciaires[141].

Les débuts de la Compagnie sont bons. Dès novembre 1649, 18 navires quittent le Tage et effectuent la mission prévue. Cependant, au retour, la flotte de Rio, légèrement en retard, prend directement la route du Portugal, sans passer par Bahia. Protégée seulement par trois navires de guerre, elle est attaquée par la flotte du Parlement anglais — les Pechelingues — et sur les 23 navires, 9 seulement réussissent à regagner Lisbonne. Les 70 unités de la flotte de Bahia rentrent à bon port. Dans l'ensemble donc, plutôt un succès. Mais les privilèges de la Compagnie soulèvent toute une série de protestations. Déjà on en souffre au Brésil. Le roi néanmoins soutient la Compagnie. En 1651, une nouvelle flotte est envoyée, plus petite mais plus rapide : partie en avril, son retour est attendu pour la fin août. Nouvelle flotte en 1653 : elle quitte Lisbonne le 3 octobre; grossie de quelques unités venues d'autres ports, elle représente bientôt 62 navires. Elle parvient au large de Recife le 20 décembre et aide les Portugais à prendre la place encore occupée par les Hollandais.

Une nouvelle flotte quitte le Tage le 17 avril 1655, un peu tard déjà pour profiter des meilleurs vents. Elle s'arrête à Pernambouc, Bahia, Rio. Au retour, elle comprend 139 embarcations transportant 53 221 caisses de sucre, du tabac, des cuirs et du bois — le tout pour une valeur de 9 000 000 *cruzados*. 32 bateaux, qui avec l'autorisation du gouverneur du Brésil avaient précédé la flotte, tombèrent presque tous entre les mains des pirates.

140. Freitas, pp. 32-33 et ses références.
141. Freitas, pp. 33-35 et ses références.



Fin 1656, la cinquième flotte de la Compagnie quitte Lisbonne. Mais elle provoque une grosse déception au Brésil car elle n'apporte pas les marchandises de l'*estanque*. Nouvelle flotte fin 1658 ou début 1659. Mais cette fois, c'est la récolte de sucre qui est mauvaise; 6 000 caisses seulement passent l'Atlantique : de quoi remplir la moitié des navires. L'autre moitié attend dans les ports du Brésil la prochaine récolte. En février 1661 seulement part l'escadre suivante, retardée par la municipalité de Lisbonne qui craignait une attaque espagnole. Huitième flotte fin 1662 : le 25 juin 1663 reviennent à l'embouchure du Tage 40 et quelques navires marchands des 84 qui ont traversé l'Océan avec 7 ou 8 millions de *cruzados* de marchandises. En janvier 1664, quelque 20 navires flanqués de 4 vaisseaux de guerre quittent encore Lisbonne. Ils reviennent par petits groupes en novembre, dispersés qu'ils ont été par la tempête. Ils rapportent 30 000 caisses de sucre et 12 000 quintaux de bois brésil[142].

Donc en gros d'assez bons résultats. Cependant les plaintes se multiplient contre la Compagnie. On lui reproche d'être fondée sur le prêt à intérêt et donc contraire aux lois de l'Eglise, de ne pas respecter les engagements qu'elle a pris, c'est-à-dire de ne pas envoyer régulièrement chaque année deux flottes escortées de 18 navires de guerre chacun; de ne pas fournir au Brésil les quatre produits de l'*estanque* dont il a besoin. L'atmosphère du royaume finit par être très hostile à la Compagnie. Or, à ces difficultés morales, s'ajoutent très vite les difficultés matérielles, financières. Gustavo de Freitas a affectué un rapide calcul assez révélateur : la première escadre de la Compagnie avec ses 18 navires représentait au total 7 310 tonneaux, soit à peu près 400 tonneaux par navire. Chaque navire coûtait plus de 20 *contos*. Le capital de la Compagnie était de 502 *contos*. Elle avait acheté 15 des 18 navires. Il lui restait donc 200 *contos*. Et la Compagnie devait assurer d'autres dépenses : installation, achats de matériel. Dans l'achat des quatre marchandises d'*estanque* pour la première flotte, elle doit investir 88 *contos*. Les préparatifs de la flotte et son voyage en coûtent 300.

Or quelles sont les recettes ? L'avarie rend 200 *contos*, la vente des marchandises de l'*estanque* 83, auxquels il faut ajouter 44 *contos* de bénéfices et quelques recettes moins importants : en tout 330 à 340 *contos*. Mais le capital de la Compagnie n'a pas encore été entièrement réalisé. Et il faut de nouveau acheter des marchandises pour la seconde flotte. Ces marchandises, les Brésiliens les paient avec beaucoup de retard : par exemple, en avril 1654 ils n'ont pas fini de payer celles livrées en 1650. De même, le droit de convoi est payé à terme et la Compagnie est obligée d'escompter les obligations fournies par les commerçants moyennant un intérêt de 10 %. Enfin, elle doit avancer 120 000 *cruzados* à l'Etat pour la dot de la reine d'Angleterre[143].

142. Freitas, pp. 37-41 et ses références.
143. Freitas, pp. 42-48 et ses références

Une junte spéciale réunie en 1654 enlève à la Compagnie l'*estanque* des quatre marchandises. Les plaintes contre la Compagnie diminuent mais ne cessent pas. La pénurie de flottes subsiste. S'y ajoutent l'augmentation de l'avarie, une mauvaise administration, d'autres griefs encore. De son côté la Compagnie se plaint de l'Etat qui ne respecte pas ses engagements, accorde des licences hors de la flotte, laisse boire de l'*aguardente* et du vin de miel au Brésil, et à qui elle doit avancer non seulement de l'argent mais même des troupes, des armes, des munitions pour la campagne contre les Espagnols dans l'Alentejo[144].

Aussi, dès 1657, le Conseil de la Fazenda avait-il proposé que la Compagnie soit « incorporée » dans l'Etat », « nationalisée », dirions-nous. En 1662, le roi retire à la junte de la Compagnie ses pouvoirs. Et le 15 novembre de la même année le roi fait élire par la *Casa dos Vinte-e-quatro* quatre personnes : il doit choisir l'une d'elles pour représenter le peuple dans la nouvelle junte. Celle-ci comprend trois représentants du roi, trois marchands choisis par lui parmi nef élus et le représentant du peuple. Un secrétaire assiste la junte. En fait, les bénéfices reviennent toujours aux actionnaires. L'Etat n'a mis la main que sur l'administration. L'incorporation définitive a lieu en 1664 : les actionnaires reçoivent des titres d'emprunt public à 5 %, garantis par le revenu du contrat du tabac[145].

A ce moment là, le danger sur mer se fait moins pressant. Les flottes passent plus facilement, tout en étant moins protégées. Cependant la Compagnie subsiste et durera jusqu'en 1720. Avant 1670 elle envoie au Brésil : respectivement 40, 60 et 50 navires en 1665, 1667 et 1669[146].

Dans l'ensemble, la Compagnie avait rempli sa tâche essentielle : assurer le passage du sucre à travers l'Atlantique, mais elle avait soulevé les colères d'un Brésil mal ravitaillé.

---

144. Freitas, pp. 49-50 et ses références.
145. Freitas, pp. 51-54 et ses références.
146. Freitas, p. 55. Pour les années 1666, 1668 et 1670 nous n'avons pas de chiffres.

# IV. LES CADRES POLITIQUES DU COMMERCE (II)

## LES TRAITES DE COMMERCE

Dans la limite des nécessités militaires et des habitudes générales du trafic et à côté des Compagnies, les traités de commerce orientent ou consacrent les caractères de la vie commerciale. Dès le XVI<sup>e</sup> siècle les relations avec l'Angleterre sont très importantes et viennent en tête au XVII<sup>e</sup> siècle.

Jusqu'en 1580 et malgré l'alliance traditionnelle entre l'Angleterre et le Portugal, les deux pays sont rivaux commerciaux en Afrique. Cependant le Portugal envoie à l'Angleterre des épices, du sel, des fruits, un peu de vin. Il reçoit en échange des draps. Il lui apporte de Barbarie des dattes, du sucre, des mélasses. Mais il souffre des corsaires anglais. Le traité de 1576 fait restituer aux Portugais les marchandises capturées par eux. Il permet aux Portugais de commercer avec l'Angleterre et l'Irlande, aux Anglais avec le Portugal, l'Algarve, Madère et les Açores : c'est le droit commun des étrangers. Sébastien apparaît dans le préambule comme seigneur de Guinée et d'Ethiopie. Rien n'est dit sur l'Afrique. La question ne sera réglée qu'en 1642 quand les droits commerciaux des Anglais y seront reconnus : tous les Anglais pourront commercer partout où ils avaient l'habitude de le faire[1].

Des marchands anglais étaient depuis longtemps établis au Portugal, et dès le XV<sup>e</sup> siècle ils avaient eu des privilèges confirmés et étendus pendant les cent années suivantes : droit de porter des armes et de posséder des chevaux, exemption du service militaire portugais et de certains impôts. Surtout droit à un juge particulier, le *conservador* qui, au début, ne s'occupe que des conflits commerciaux mais à qui les Anglais peu à peu recourent pour le reste, prétendant même à la fin ne pouvoir être arrêtés sans son autorisation, sauf en cas de flagrant délit. Ces privilèges augmentent l'isolement des Anglais parmi les Portugais. Or en 1577 celui-ci s'accentue avec la création, en Angleterre, d'une Compagnie avec pouvoirs exclusifs pour contrôler et diriger le

---

1. Pour tout ceci : *cf.* Chapman, *Transactions* ...; Shillington and Chapman, pp. 129-145.

commerce. C'est la « Compagnie Espagnole », parce qu'elle contrôle le commerce à la fois avec le Portugal et l'Espagne[2].

L'expulsion des marchands anglais du Portugal en 1589 est pour elle un premier coup dur. D'autre part, l'Angleterre exporte surtout vers le Portugal des lainages, des céréales et du poisson : la Compagnie spécialement les premiers, le reste étant pris en charge par les petits commerçants isolés des ports de l'Ouest. Agissant en ordre dispersé, ces petits commerçants font baisser le prix des marchandises anglaises et monter celui des produits ibériques. La Compagnie obtient qu'aucun article ibérique ne puisse être importé en Angleterre en échange des céréales, exceptés le sel, l'argent et les oranges. Mais la guerre anglo-espagnole brise la puissance de la Compagnie et, de 1590 à 1600, le commerce clandestin est très actif entre le Portugal et l'Ouest de l'Angleterre. Quand en 1605 la Compagnie obtient le renouvellement de sa charge, les négociants protestent avec tant de violence qu'en 1606 le roi d'Angleterre ouvre à tous ses sujets le commerce de la Péninsule[3].

La Compagnie a laissé une trace importante de son passage au pouvoir. Elle a créé un consul pour diriger les marchands anglais au Portugal. A partir de 1611, ce consul est désigné par le roi d'Angleterre et, pour vivre, lève en plus de l'ancienne taxe d'un ducat sur chaque navire anglais entrant dans le port de Lisbonne un droit de ¼ % sur toutes les marchandises anglaises importées.

La guerre entre l'Espagne et les Pays-Bas a gêné beaucoup le commerce anglo-portugais dans la mesure où elle a empêché les Anglais de devenir les intermédiaires normaux entre les Hollandais et leurs ennemis. C'est ainsi que, selon les traités anglo-espagnols de 1604 et de 1630, les marchandises ibériques ne pouvaient être transportées en Hollande à moins de payer un droit de 30 %; les bateaux construits aux Pays-Bas ne pouvaient être utilisés par les Anglais pour leur commerce avec la Péninsule; toutes les marchandises anglaises devaient être vendues et enregistrées avec le nom de leur lieu d'origine. Le drame, c'est que dès 1604 les produits anglais ne représentaient qu'une petite part du tonnage anglais — vingt bateaux par an — les produits d'Orient ou d'Allemagne formant la plus grosse part[4].

D'ailleurs l'évolution même de l'économie coloniale portugaise transforme complètement le commerce anglais au Portugal dans la première moitié du XVIIe siècle. Vers 1640, les épices ne jouent plus le rôle qu'elles jouaient en 1540 : les Anglais vont les chercher directement aux Indes Orientales. Le sucre et le tabac sont devenus les produits essentiels avec l'huile d'olive dont le roi d'Angleterre a rendu la consommation obligatoire en 1618. Dès 1627, l'importation du tabac portugais est interdite pour l'empêcher de concurrencer le tabac virginien. L'interdiction est

2. Shilington and Chapman, pp. 146-158; Livermore, dans *Atlante*, II, 2.
3. Shillington and Chapman, pp. 158-166.
4. Shillington and Chapman, pp. 166-171.



mal respectée. Quant au sucre, la valeur importée par l'Angleterre en 1595 était déjà très supérieure à celle des épices. Mais une partie venait de Barbarie. Le sucre de Barbarie, allant de plus en plus directement en Angleterre sans passer par Lisbonne, devient au XVIIe siècle un concurrent du sucre portugais. L'un et l'autre, importés bruts par les Anglais, n'ont pas contre eux les sucriers de Londres. En 1640, le sucre est encore le premier produit d'échange luso-anglais. Mais comme pour le tabac, la rivalité des colonies anglaises s'accroît chaque jour. Au contraire, les Portugais ont besoin des produits anglais. Après 1640, la politique commerciale anglaise consistera à profiter de cette situation[5].

Le traité anglo-portugais de 1642 encourage le commerce entre les deux nations. Les bateaux anglais cependant ne commerceront pas directement du Portugal vers l'Espagne. Mais les Anglais achèteront et vendront dans les possessions portugaises aussi librement que les sujets des autres pays. En Afrique, nous l'avons dit, les Anglais travailleront librement là où ils venaient déjà. Et si le commerce portugais en Afrique a besoin de navires, il pourra utiliser les navires anglais. Au Brésil, sous le régime de l'union avec l'Espagne, les Anglais d'Angleterre avaient pris peu à peu l'habitude de venir comme ils voulaient malgré les prohibitions et l'hostilité des commerçants anglais du Portugal qui se voyaient ainsi frustrés d'une partie de leur trafic. Si le sucre passait par le Portugal, le marchand devait faire venir ses marchandises d'Angleterre au port portugais où elles payaient 23 % de droit d'importation et 3 % de droit de réexportation vers le Brésil. Là, le sucre payait 10 % à la sortie. Puis il payait 23 % à l'entrée à Lisbonne et 3 % pour la réexportation en Angleterre. En tout, 62 % sur la valeur échangée. Mais le traité de 1642 ne parlait pas spécialement du Brésil sauf sur un point secondaire : des commissaires devaient être désignés pour régler la question de l'affrètement des navires anglais pour le Brésil par les Portugais. C'était un signe du développement de la flotte commerciale anglaise. Enfin le traité fixait le statut du consul des marchands et des factoreries anglaises au Portugal : succès pour les marchands anglais après la longue lutte qu'ils avaient menée pour obtenir la liberté de conscience et un minimum de garanties civiles et judiciaires.

Les Anglais vont alors jouer un rôle considérable dans le commerce du Brésil. En 1649, pour la guerre et la formation de la Compagnie du Brésil, Jean IV réquisitionne les marchandises anglaises. Nous savons qu'elles représentaient £ 10 000 à Lisbonne et 12 500 à Porto et dans les Iles adjacentes. Le roi devait payer £ 3 000 pour les provisions fournies à la flotte par les marchands. Une firme anglaise à elle seule (Bushell and Co.) avait engagé £ 5 000 dans la flotte du Brésil. Les bateaux anglais au service des Portugais et saisis au Brésil étaient estimés à £ 23 614 et la somme totale de la dette envers les Anglais à £ 140 839[6].

5. Shillington and Chapman, pp. 171-176.
6. Shillington and Chapman, pp. 177-193; Alan K. Manchester, *British Preemin*, pp. 4-6; Sir Rich. Lodge, *The English Factory ...*, pp. 211-216.

Cependant, jusqu'en 1654, ces relations commerciales sont troublées par la guerre civile anglaise et ses répercussions au Portugal — la division morale de la factorerie, l'aventure du prince Rupert et sa lutte contre Blake — et par la guerre anglo-portugaise qui en résulte. Sans entrer dans le détail d'épisodes très connus, rappelons qu'ils aboutissent au traité de 1654 où s'affirme la toute-puissance de l'Angleterre. Sans doute, lors de la discussion du traité est-elle obligée de renoncer à des prétentions exagérées, comme, par exemple, le monopole de l'exportation du sel pour 10 ans. Mais les privilèges civils et judiciaires des Anglais du Portugal sont encore une fois reconnus et renforcés. La liberté de commerce dans les colonies portugaises leur est octroyée dans les mêmes conditions qu'aux sujets portugais. Ils subissent, comme eux, les limitations dues au monopole de la Compagnie de Commerce du Brésil. Mais, si la Compagnie a besoin de navires supplémentaires, elle doit faire appel, en priorité, aux navires anglais. Les Anglais ne peuvent être obligés à mettre leurs marchandises ou leurs navires à la disposition du roi de Portugal. Le total des droits sur les marchandises anglaises importées au Portugal ne doit pas dépasser 23 %. Les mesures prévues en cas de contestation et toutes sortes d'autres clauses, d'importance secondaire, accusent encore le caractère léonin d'un contrat où ne joue pratiquement pas de clause de réciprocité. Le traité anglo-portugais de 1662, purement politique et matrimonial, n'a fait qu'affermir encore cette situation. C'est sur ces traités que reposent les relations commerciales anglo-portugaises jusqu'en 1703, date des traités Methuen. Or la balance commerciale a toujours été défavorable au Portugal. En 1662-63, les exportations de l'Angleterre vers le Portugal s'élèvent à £ 145 061 et les importations du Portugal en Angleterre à £ 86 691.

Cinq ans plus tard la différence est encore plus marquée : £ 167 178 et £ 67 692 dont la moitié en sucres blancs. Or ceux-ci sont menacés par le sucre des Antilles. D'où la peur des gens de Lisbonne de voir le sucre brésilien gagner directement l'Angleterre. Pour les exportations anglaises vers le Portugal, les marchands paient à l'entrée en territoire portugais un droit de 10 % de sise et 10 % de décime. Seuls, les aliments et les armes en sont exempts. A partir de 1670, le gouvernement utilisera toutes les ressources de la politique mercantiliste pour freiner les importations de produits anglais. En vain : de 1662 à 1701 la quantité annuelle de laine anglaise entrée au Portugal aura augmenté de 50 % [7].

L'Angleterre est donc la première puissance avec laquelle le Portugal ait pratiqué une politique de traités de commerce. Politique qui a donné aux Anglais une situation privilégiée parmi les marchands étrangers au Portugal. Cependant la France et la Hollande finiront par obtenir des avantages analogues.

7. Shillington and Chapman, pp. 193-229; Manchester, pp. 6-25; Prestage, *As relações*..., pp. 109-190.



Jusqu'en 1640, les relations avec la France ont été difficiles. Avant même 1580, les Français sont rivaux des Portugais au Brésil. Il faut dire qu'il s'agit de corsaires, luthériens, non reconnus par le gouvernement officiel et catholique de la France. L'affaire du prieur de Crato a été une occasion pour l'hostilité franco-espagnole de se manifester après 1580, puis l'occupation de la France équinoxiale (1593-1615) [8]. Le commerce des possessions portugaises sauf Madère et les Açores est interdit aux Français comme aux autres étrangers. Malgré l'interdiction rappelée en 1590 et 1605, on voit les navires français s'arrêter au Brésil ou en Afrique. En particulieur ceux qui commercent au Rio de la Plata et s'arrêtent au retour à Rio de Janeiro par exemple [9]. En même temps les tentatives de Daniel de La Ravardière au Maranhão inquiètent les Portugais [10]. Après 1640, le commerce français au Brésil reste interdit. C'est que les Français ne présentent pas l'avantage, qu'ont les Anglais pendant un certain temps, d'être en paix avec tout le monde et de pouvoir servir d'intermédiaires commerciaux avec les pays ennemis [11]. Pourtant, en 1647-48, l'envoyé français à Lisbonne est chargé de négocier le retour à la Couronne de France des colonies fondées jadis par Villegaignon et La Ravardière; ce sont des sources d'or et des escales sur la route du Pacifique. Si la négociation a été entreprise — ce n'est pas sûr — elle n'a pas eu de résultat [12].

Avec le Portugal même, les relations commerciales sont assez actives. Si Catherine de Médicis soutient tant le prieur de Crato, c'est qu'elle compte beaucoup sur le développement du commerce direct entre La Rochelle et les Açores [13]. Sur treize navires français qui se trouvent à Lisbonne, un jour de 1585, trois viennent sur lest chercher du sel, quatre apportent des textiles, un du poisson de Terre Neuve, un du papier et des toiles venus d'Angoulême par la Charente. Six des navires arrivent de ports bretons : Audierne, Brest, « Breduit », ports du Morbihan. Trois viennent des Sables d'Olone, trois d'Audierne, deux de Marseille [14].

Nous avons gardé les certificats de déchargement de marchandises portugaises dans les ports français pour les années 1607-1609 : il s'agit surtout de La Rochelle à laquelle s'ajoutent Bayonne, Calais, Bordeaux, Brégat [15]. Le commerce avec la France n'est pas entièrement entre les

8. Le Gentil, dans *Biblos* (1932), pp. 555-578.
9. Simancas, SP 1 476 m, pp. 137-138 (4 septembre 1606) : *Carta de S.M.*
10. AHU, Maranhão I (13 mars 1618) : *Consulta do C.º da Fazenda*; AHU, Bahia I (3 septembre 1618) : *Consulta do C.º da Fazenda*; et les différentes Histoires du Brésil.
11. AHU, Reino X (29 mai 1641) : *Consulta do C.º da Fazenda*; *cf.* AHU, Reino X (22 décembre 1641) et AHU, Bahia III (3 septembre 1643) : *Carta do Gov. do Brasil.*
12. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal I, p. 343 (22 mars 1648) : *Mémoire concernant la restitution que le roi de Portugal devrait faire à la France.*
13. *Cf.* Trocmé et Delafosse, pp. 161-162; Soares de Azevedo, *Notas e documentos*...
14. Soares de Azevedo, dans *Revista Port. de História*, t. III.
15. ANTT, Sum. *Corpo Chron.*, 1607-1609, Maço 114-115 : *Certidões*; *cf.* A. de Carvalho, dans *Instituto*, vol. 91 (1937), pp. 452-480.

mains des Français. En 1644, les marchandises chargées à Lisbonne pour les ports du royaume de France paient des *consulados*, à savoir : 2 460 livres, 6 sous, 1 denier pour les marchandises chargées par les marchands français; 8 239 livres, 11 sous, 9 deniers pour les marchandises chargées par les marchands portugais; 3 709 livres, 14 sous, 7 deniers pour les marchandises chargées par les marchands italiens, flamands et « autres nations étrangères ».

En 1645 les chiffres étaient de 6 308 livres, 4 deniers; 9 978 livres, 1 sou, 7 deniers; 2 864 livres, 18 sous, 8 deniers. On voit que du moins à l'exportation les marchands portugais jouaient le rôle prédominant[16].

Une des ressources du commerce du Portugal pour les Français résidait dans les invendus du marché parisien : « tout ce qui se trouvait à Paris dans les magasins et dans les boutiques qui était hors de mode, parce que des modes quoique passées pour la France demeuraient alors nouvelles pour les Portugais qui envoyaient dans le Brésil une partie des dites marchandises où la consommation était considérable ». Ressource qui s'ajoutait aux soieries et velours de Tours et de Lyon[17]. A partir de 1667 le port de Faro servira même de relais pour le commerce français à Cadix : les marchands de St-Malo apporteront dans le port de l'Algarve les marchandises que les barques de Cadix y viendront chercher. Le droit élevé de 960 réaux par ballot payé aux Portugais a fait envisager un moment aux Français d'installer ce relais à Tanger[18].

C'est en 1667 seulement que les Français obtiennent comme les Anglais et les Hollandais le privilège de commercer dans l'Empire portugais[19]. Ils s'en montrent très jaloux et se vexent de voir les Portugais mettre plus de temps et de précaution à leur accorder un magasin de marine dans le port de Lisbonne pour leurs vaisseaux de guerre qu'ils en ont mis pour en accorder un aux Anglais ou aux Hollandais. Il est vrai que les Portugais n'accordaient à ceux-ci qu'un simple « magasin de victuailles » et qu'à ceux-là ils étaient liés par des traités antérieurs[20].

Les intérêts français à Lisbonne, avant comme après 1667, étaient défendus par un consul dont Henri IV semble avoir obtenu la création mais qui ne s'installe qu'en 1616 ou 1617, et non sans difficultés[21]. Malgré tout l'appui que pourra leur apporter le consul, les marchands français eux-mêmes, rechignent devant le paiement des taxes qu'entraîne son existence. Chaque navire français entrant au Portugal doit payer un écu.

16. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal I, p. 326 (1647).
17. *Cf.* Hauser, *Les débuts du capitalisme*, p. 290.
18. AN Paris, B¹ 644 (23 septembre 1667) et Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal VI, p. 404 (8 décembre 1667) : *De l'Abbé de St-Romain ...*
19. *Cf.* Prestage, *As relações*, pp. 1-108; Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal VI, p. 280 (2 août 1667).
20. Paris, Aff.Etrang.,Corr.Pol. Portugal, IX, p. 162 v° (21 juillet 1669) : *Billet de St-Romain au Secrétaire d'Etat de Portugal*; p. 205 (13 septembre 1669) : *Copie de la résolution du Prince de Portugal*; *cf.* p. 206 et p. 190.
21. *Cf.* Soares de Azevedo, *Note sur les consuls français ...* et *Coll. Chron.*, p. 199 (19 avril 1616) et p. 258 (8 octobre 1617).



En outre, les marchandises françaises entrant au Portugal paient au consul un droit de ¼ %[22]. Or, en 1644, on y ajoute pour l'érection de l'église St-Louis des Français 1 °/₀₀ sur toutes les marchandises et ½ réal, soit 2 sols 6 deniers tournois sur chaque tonneau de blé entrant dans les ports de Lisbonne ou de Setúbal[23]. Il faut dire que depuis 1635, c'est-à-dire le début de la guerre franco-espagnole, le consul ne pouvait percevoir ses droits traditionnels et qu'après la Restauration un fort parti intrigua longtemps pour empêcher qu'on les rétablisse[24]. En 1647, le roi de France interdit la levée du droit de ¼ %[25]. Le seul droit que reçoit alors le consul est celui de 12 réaux soit 3 livres en monnaie de France pour le passeport[26]. En 1655, la question est enfin tranchée en faveur du consul : on percevra tous les arriérés des droits non payés depuis 1645 par les marchands pour fournir au consul 4 000 livres par an et dorénavant on percevra un droit qui lui permettra de toucher par an 5 000 livres[27]. En 1667 ce droit s'élève à ½ % à l'entrée et à la sortie. Le consul veut percevoir ce droit sur les marchands étrangers chargeant sur les bâtiments français. Ce qui provoque des protestations[28].

Le consul pourtant est un agent actif des intérêts français. Il doit en particulier protéger les navires français contre les abus des gouverneurs de colonies : c'est l'anecdote de Charles Tessier dont le bateau est saisi par le gouveneur de Mazagan; c'est l'épisode de « La Marguerite » confisquée en 1670 dans le port de Bahia, sous un mauvais prétexte[29] (cf. Appendice).

La situation des Hollandais dans le commerce portugais n'est pas tellement différente de celle des Français. Avant 1580, ils ont le droit de venir acheter et vendre dans les ports de la métropole, à Madère et aux Açores. Ils peuvent obtenir des licences pour aller ailleurs. Il vont même ailleurs sans licence, car la contrebande est très développée. L'union du

22. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal, Sup. I p. 158 (6 août 1619) : *Sur le droit de ¼ %.*
23. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal I, p. 227 (avril 1644).
24. Paris, Af. Etr., Corr. Pol. Portugal I, p. 318 (Fête-Dieu 1646) : *De M. de St.-Pré.*
25. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal I, p. 336 (13 février 1647) : *Extrait du registre du Conseil d'Etat.*
26. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal I, p. 347 (20 mars 1647).
27. Instructions aux Ambassadeus, Portugal, p. 21.
28. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal VI, p. 240 et v° (8 juilet 1667) et X (novembre 1670), p. 172; AN Paris, B¹ 644 (9 décembre 1670) : *Du Sieur Desgranges ...*
29. *Cf.* nos appendices à ce chapitre et AN Paris, B¹ 643 (5 mars 1665); Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal V, p. 360 (20 novembre 1666); VII, p. 89 (2 mars 1668, que nous reproduisons en appendice); AN Paris, B¹ 644 (25 octobre 1670; novembre 1670; 15 novembre 1670); Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal X, p. 167 (novembre 1690) : *Discours de M. de St-Romain au Prince de Portugal*; p. 174 (15 novembre 1670, que nous reproduisons en appendice). *Cf.* l'histoire du capitaine Mathieu de La Haye, originaire de St-Malo : Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal III, p. 17 (3 octobre 1647).

Portugal et de l'Espagne change peu la situation[30]. Malgré la révolte des Provinces-Unis contre Philippe II, les Hollandais continuent à commercer à Lisbonne et dans le reste de l'Empire et leurs intérêts sont défendus dans la capitale par l'Allemand Conrad Rott, consul à la fois des Allemands et des Flamands[31]. Le 4 août 1600, il écrit au roi d'Espagne:

« Les Hollandais on envoyé cette année:

| | |
|---|---|
| Vers l'Inde Orientale ........................ | 47 hourques |
| Vers les Indes Occidentales .............. | 34 » |
| A Mina ........................................... | 9 » |
| Pour pirater dans les îles .................. | 27 » |
| A Terceira ...................................... | 7 » |

ce qui fait en tout 124 navires pour 7 mois. »[32]

Beaucoup d'argent, ajoute-t-il, va en Hollande, car les Hollandais tiennent parole et ils paient de bons intérêts. Les Espagnols font tout le contraire. Rott propose des remèdes. Les intérêts des Portugais aux Provinces-Unies, rappelons-le, sont protégées par la « Nation Portugaise », c'est-à-dire l'ensemble des marchands portugais à Amsterdam, formés surtout de juifs, de nouveaux-chrétiens et qui ne cessera d'augmenter avec les persécutions dans la Péninsule et au Brésil[33]. De 1609 à 1621, le commerce luso-hollandais redevient normal. Puis de nouveau, c'est la guerre. Non seulement les marchandises hollandaises mais même les navires fabriqués en Hollande sont confisqués[34]. Après 1640, le commerce admis suit les fluctuations de la politique. Le traité de 1661 donne enfin aux Hollandais les mêmes avantages commerciaux qu'aux Anglais[35].

Avec l'Espagne, les relations commerciales reposent sur des bases très différentes. Avant 1580, les Espagnols sont traités au Portugal comme les autres étrangers. Après 1580, ils le restent, du moins théoriquement. En fait, les licences sont données plus facilement aux commerçants espagnols qu'aux autres. Parfois même, des mesures spéciales sont prises pour favoriser les échanges par mer, par terre, par fleuves aussi[36]. Cependant,

30. *Cf.* Braudel, *La Méditerranée* ..., p. 474; *Elem. Lisboa*, index: Holandeses; Res. Stat. Gén., I, p. 321; III, pp. 305, 306; IV, p. 701; V, p. 769, etc.; *Kamper, passim*, et surtout J.H. Kernkamp, *De Handel* ...
31. Simancas, E 433 (13 mars 1595): Imprimé de Conrad Rott; (18 novembre 1595): Du comte de Portalegre au roi.
32. BN Madrid, Est°, Livre 76, p. 363 (Lisbonne, 4 août 1600): De Conrado Rott à S.M.
33. *Cf.* Res. Stat. Gén., cité plus haut.
34. *Coll. Chron.*, p. 103 (4 janvier 1605); p. 104 (5 janvier 1605); BN Madrid, II 18196, n° 23, f. 130: *Papel de advertencias* (anónimo) *sobre el comercio con los reveldes* (de Holanda); Evora, *Livro Dourado*, p. 290 v° (25 janvier 1605): *Ley sobre os estrangeiros.*
35. *Coll. Chron.*, p. 64 (6 août 1661); BA *Inventaire*, n$^{os}$ 134 et 304.
36. *Coll. Chron.*, p. 100 (22 décembre 1604); p. 141 (21 avril 1625); p. 161 (2 juilet 1626); *Elem. Lisboa*, t. III, p. 500 (29 mai 1632); AHU, Bahia I (5 avril 1607): *Capítulo de Carta régia*; Simancas, SP 1 499 m, p. 49 v° (9 décembre 1608) et p. 53 (15 décembre 1608): *Cartas régias*; AHU, Bahia II (2â2 septembre 1637): *Nota de Manuel da Silva Mascarenhas* ..., etc.



les Portugais finissent par craindre que les Espagnols ne leur enlèvent le commerce du Brésil, alors que les Hollandais leur ont déjà enlevé en partie le trafic des Indes Orientales et que le commerce du Nord a beaucoup diminué à cause des impôts sur l'extraction du sel[37]. Ce que l'Espagne apporte surtout au Portugal, c'est l'argent et les armes[38]. Entre 1640 et 1668, la guerre rompt toute relation commerciale normale entre les deux pays sans que pour cela cesse la contrebande. Le traité de 1668 rétablit entre eux, avec la paix, la liberté de commerce[39].

Les possessions espagnoles — Flandres et Italie — sont traitées sur le même pied que l'Espagne. Les Etats italiens ou allemands qui échappent à l'autorité du roi d'Espagne sont soumis au droit commun des étrangers pendant toute notre période: droit de commercer au Portugal; interdiction, sauf licence ou contrat avec le roi, d'aller aux colonies[40]. Mais la contrebande existe. Et les fraudes: celle qui consiste, par exemple, à faire semblant de vendre sa nef à un capitaine français accompagné de son équipage français, à un moment où les Français ont obtenu le droit de circuler et commercer dans l'Empire: fraude que nous connaissons pour Venise mais qu'ont dû répéter les autres[41]. Les travaux récents sur la Méditerranée, la Provence, l'Italie, la Catalogne nous montrent l'existence de ces trafics luso-tyrrhéniens[42]. Hermann Kellenbenz vient encore de nous révéler magistralement l'importance de celui entre la Haute-Allemagne et le Portugal par l'intermédiaire de Hambourg[43]. Des privilèges sont accordés aux marchands de ces pays à Lisbonne[44]. On voit même le roi de Pologne intéressé à des envois de blé de Dantzig, car la Baltique expédie du blé, du bois, du chanvre, des cordages et gréements de navires. Le roi donne toutes facilités à son bon frère de Pologne dont il a besoin dans le grand jeu diplomatique (1636)[45]. C'est, il est vrai, dans la période de 1621-1640 lorsque les Hollandais sont en guerre avec le Portugal: les navires de la Baltique reviennent alors dans les ports portugais. Le commerce hanséatique redresse la tête[46]. Enfin, la Suède a signé en 1641 avec le Portugal un traité où les clauses com-

37. BA *Inventaire*, n° 658.
38. Par exemple: AHU, Bahia III (30 juin 1637): *Decreto* ...
39. Par exemple, *cf.*: BN Rio, *Doc. Hist.*, série I, vol. III, p. 355 et série II, vol. IV, p. 286; *Coll. Chron.*, p. 136 (13 février et 3 mars 1668).
40. Par exemple, pour l'Italie: AHU, Bahia II (4 mai 1635): *Petição de Nicolas Paves*; AHU, Reino VIII (11 juillet 1635): *Do C.º da Fazenda* ...; ANTT, In 468, 1146, f. 59 (1655): *Representação do C.º da Fazenda*. Pour l'Allemagne: BN Madrid, 2347, n° 65, f. 473: *Carta de la Ciudad de Lubec*; *Coll. Chron.*, p. 214 (30 septembre 1616); Simancas, SP 1 478 m, f. 189-192 (29 aoctobre 1635): *Sobre las fianças* ...
41. AN Paris, B$^{1}$ 644 (novembre 1670).
42. *Cf.* notre bibliographie.
43. Dans son article et son livre.
44. Par exemple: BN Paris, Fonds portugais 54 (36) (Lisbonne, 17 novembre 1601): *Copie authentique du privilège* ...
45. *Coll. Chron.*, p. 81 (24 mai 1636).
46. V. Rau, dans *Anais Acad. Port. da História*, II-5, pp. 227-228.

merciales jouent un rôle important. Sans doute celle de la liberté de commerce entre la Scandinavie, le Portugal et leurs dépendances insulaires n'est-il que le rappel d'un régime de droit commun à toute la chrétienté — avec les Maures la contrebande seule est possible. Mais l'exemption des impôts dans les importations de matériel de guerre et les bois de Suède et l'application du tarif minimum pour les appareils nautiques envoyés aussi par la Suède, les facilités offertes par ce pays au sel, au vin, aux épices et à l'argent portugais, la clause de la nation la plus favorisée, la liberté reconnue à chacun de commercer avec les ennemis de l'autre, forment autant de stimulants à l'activité portugaise vers le Nord[47].

Sans le rappel de ces contingences politiques et diplomatiques il est impossible de comprendre la présence ou l'absence de certains pavillons sur les mers portugaises entre 1570 et 1670.

## LES FINANCES

Si l'Etat joue un rôle essentiel dans l'économie et la guerre, les finances pèsent de tout leur poids sur les affaires, sur l'activité agricole, industrielle et commerciale.

Sur le commerce pèsent d'abord les droits de douane. Le tribunal suprême de la Douane (*Tribunal da Alfândega*) a été réorganisé par le décret en forme de privilège (*foral*) du 15 octobre 1587. Il est dirigé par un *Provedor*. Il comprend :

*a*) la *Casa do Paço da Madeira* où l'on dédouane les bois, les tonneaux, la morue, les fruits secs venus de l'extérieur (noix, noisettes et petites pommes de Galice);

*b*) la *Mesa dos Portos Secos* où l'on dédouane les marchandises entrées par les frontières terrestres;

*c*) la *Mesa das Entradas*, dirigée par un *guarda-mor* : on y enregistre les navires et les marchandises. Elle contrôle le chargement et le déchargement des embarcations;

*d*) la *Mesa Grande* avec les *Mesas Pequenas* pour le sel et le *Consulado*;

*e*) la *Mesa dos Pesos* où l'on dédouane les marchandises qui paient des droits spécifiques, au poids, comme le sucre;

*f*) la *Casa dos Cincos* où l'on perçoit le « quint » des marchandises transportées par terre comme les tissus de Covilhã, de Portalegre, de Segovie, de Tolède, les toiles de lin, la quincaillerie.

47. *Cf.* D. Pires de Lima, dans *Anais Acad. Port. da Hist.*, II, t. VII, p. 358.



Deux grands entrepôts accueillaient les marchandises les plus précieuses attendant leur expédition. Les marchandises confisquées allaient dans un entrepôt spécial avec secrétaire et garde propres. Le sucre était rangé dans six grandes chambres qui lui étaient exclusivement réservées. Les marchandises qui ne craignaient pas les intempéries restaient dans la cour intérieure. Le personnel de toute cette organisation comprenait le *Provedor*, le *Guarda Mor*, 18 secrétaires, 4 trésoriers, un « juge de la pesée », 6 facteurs, 2 *almoxarifes*, 14 gardes, 6 manutentionnaires, un mesureur, payés presque tous par la caisse de la douane, qui en outre payait diverses dépenses qui n'avaient rien à voir avec le commerce comme les traitements des magistrats judiciaires. A Belém, l'avant-port de Lisbonne, on trouvait au moins un huissier, un secrétaire et 4 gardes[48].

Mais l'*Alfândega* ne contrôlait pas tout le trafic des marchandises. A côté d'elle les *Sete Casas* dédouanaient les produits à consommer par la population de Lisbonne. Elles percevaient les droits de portage et de sise du vin, de l'huile, de la viande, du poisson, des fruits, du charbon, du bois, des esclaves. Elles étaient divisées en plusieurs *mesas* : celles des *casas*, des *frutas*, des esclaves, du portage, de « l'imposition nouvelle et ancienne », du *real de água*, des viandes, du poisson. Chacune d'elle était présidée par un *almoxarife*. Les écritures étaient tenues par 20 secrétaires aidés par 5 « secrétaires des entrées » et 14 facteurs. Enfin les *Sete Casas* possédaient un « juge de la balance » et un chancelier avec son secrétaire[49].

Les douanes des autres ports étaient organisées un peu plus simplement que celles de Lisbonne[50]. Parfois elles étaient confiées à des *contratadores*[51]. Etaient exempts de la douane les marchands qui par leur contrat devaient livrer directement leurs marchandises à la *Casa da India*[52]. Religieux, étudiants, membres des Ordres militaires jouissaient d'exemptions[53]. Personne ne pouvait décharger des marchandises sans autorisation de la douane. Le déchargement ne pouvait avoir lieu de nuit ni les jours fériés[54]. Tous les navires qui rentraient des colonies au Portugal devaient passer par la douane de Lisbonne sous peine de confiscation du navire lui-même et de sa cargaison[55]. Des gardes étaient

48. Rebello da Silva, V, pp. 446-447.

49. Rebello da Silva, V, pp. 447-448 et Belard da Fonseca, *Alfândega*... *Cf.* aussi les organigrammes de la salle de lecture de l'Arquivo Histórico da Alfândega, à Lisbonne.

50. Alf. Lisboa, Extractos III, p. 121 (22 février 1595); Alf. Setúbal, Liv. Reg. I, 28 A, p. 316 (30 septembre 1595) et p. 326 (8 mars 1600), etc.

51. Alf. Lisboa, Extractos III, p. 19 (22 septembre 1590).

52. Alf. Lisboa, Extractos I, p. 109 (1er février 1509). Pour tout ce qui suit, *cf.* Simancas, SP 1 576 m (24 novembre 1526) : *Treslado do Foral da alfândega desta cidade de Lisboa* (24 folios) et ANTT, Livraria 1 779 : *Foral da Alfândega de Lisboa de 1587.*

53. *Cf.* notre IIe partie, spécialement le sucre (II); AHU, Bahia IX (9 août 1663) : *Petição dos religiosos de S. Bento*; Alf. Lisboa, Extractos VII, p. 25 (7 avril 1653), etc.

54. Alf. Lisboa, Extractos II, p. 15 (19 avril 1548).

55. Alf. Lisboa, Extractos II, p. 92 (5 septembre 1549).

placés sur les navires qui entraient au port. Ils y restaient jusqu'à la fin du déchargement[56]. Si un navire dévié par la tempête devait se réfugier dans un autre port que celui prévu, il ne payait les droits dans ce port que s'il déchargeait les marchandises. S'il les rechargeait ensuite pour son port de destination, il ne payait pas de droits dans celui-ci[57]. En cas de contestation avec la douane le plaignant avait recours à la *Mesa da Fazenda,* le tribunal des finances[58]. Mais les fonctionnaires de la douane n'avaient pas le droit de sortir du navire une partie quelconque de la cargaison sous prétexte de l'évaluer[59]. Des mesures étaient prises pour éviter les fraudes. En 1609, par exemple, on dut supprimer les interprètes flamands de Belém qui les favorisaient[60]. Une liste de questions datée de 1632 forme un véritable guide, établi par le gouvernement pour l'inspection des douanes[61]. C'est sans doute à la suite de cette inspection que, pour éviter la fraude des droits, on n'autorisa plus les navires venant d'outre-mer à faire voile vers plus d'un seul port de la métropole[62]. La perception de certains droits pouvait être confiée à un *contratador.* L'exécution du contrat était alors surveillée par un *conservador,* généralement un magistrat, et les litiges nés de cette exécution étaient jugés par lui[63].

Après 1640, un certain nombre de mesures semblent avoir été prises pour rendre plus rigoureux et efficace le contrôle douanier: sentinelles pour empêcher la fraude dans le port; remises en ordre des entrepôts et de leurs marchandises; obligation pour les *almoxarifes* et les receveurs de verser une caution en entrant en charge; et pour le trésorier d'être présent à la douane tous les jours d'ouverture[64]. En 1668, la fin de la guerre avec l'Espagne permet de rouvrir les *Alfândegas dos Portos Secos, Molhados e Vedados*[65]. Enfin, l'*alvará* du 20 juin 1670 rappelle que toutes les marchandises partant pour le Brésil doivent être munies d'un certificat d'expédition (*despacho*) pour éviter la fraude des droits, sinon les navires peuvent faire entrer dans la colonie des marchandises de valeur —des soies par exemple— pour de la marchandise de second ordre[66].

56. Alf. Lisboa, Extractos II, p. 8 (27 mars 1553).
57. Alf. Lisboa, Extractos II, p. 20 (18 mars 1565).
58. Alf. Lisboa, Extractos I, p. 191 (20 juillet 1573): *Alvará.*
59. Alf. Lisboa, Extractos II, pp. 89 (21 avril 1583).
60. Alf. Lisboa, Extractos II, *passim* et Simancas, SP 1 500 m, f. 123 (20 octobre 1609): *Carta régia; cf.* SP 1 492, f. 76 (12 novembre 1605), etc.
61. Simancas, SP 1 529 m, f. 77 v°-83 (1632): *Interrogatórios por onde ...*
62. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIV, vol. XVI, p. 127.
63. Simancas, SP 1 510 m, f. 2 v° (19 mars 1614): *Carta régia; Coll. Chron.*, p. 64 (31 août 1635), etc.
64. Alf. Lisboa, Extractos VI, p. 40 (13 août 1643; p. 44 (10 novembre 1643); p. 59 (13 juillet 1644); p. 77 (11 avril 1644); p. 128 (3 janvier 1647); *Coll. Chron.*, p. 237 (24 mai 1644).
65. *Coll. Chron.*, p. 154 (10 septembre 1668).
66. *Coll. Chron.*, p. 182.



Quels sont les droits payés par les marchandises? Nous l'avons appris en étudiant les différents produits du commerce. Il reste à rappeler quelques traits communs à tous. Le privilège de 1587 établit le principe des 20 % à l'importation: 10 % de dîme et 10 % de sise. Ce principe souffre, dans l'application, des aménagements. Les soies par exemple ne paient à l'importation que 5 % de dîme et 5 % de sise; les broderies et tissus d'or et d'argent ne paient que 5 % de chaque; mais les vêtements faits avec ces matières 10 %. Les sucres de Madère ne paient que la sise parce que la dîme se paie à Madère même. Les denrées alimentaires venant des îles ou de l'Algarve ne paient que la dîme. Celles qui viennent d'ailleurs relèvent du « portage ». Elles ne paient rien. De même les armes, la poudre, les chevaux, l'or et l'argent en lingots ou en monnaie[67]. En outre, tout navire qui sort de Belém doit payer 5 réaux[68]. C'est aussi à la douane que les *contratadores* du roi ou la douane elle-même perçoivent le *consulado* et l'*avaria* pour la lutte contre les corsaires et les flottes ennemies. Cette lutte augmente beaucoup les frais d'importation et d'exportation[69]. D'autant plus qu'il faut y ajouter l'impôt de « contrebande » qui depuis 1624 représente plus de 30 % de la valeur des marchandises. La municipalité de Lisbonne ne cesse de se plaindre de cet impôt qui décourage les marchands étrangers et risque de ruiner le port et qui —au surplus— n'a rapporté en huit ans que 30 000 *cruzados.* Elle demande qu'on revienne à l'ancien impôt de 30 % établi en 1603[70]. Après 1640 on voit, encore pour les nécessités de la guerre, augmenter les droits de douane. Dès 1641, on veut doubler ceux de certaines marchandises et en 1653 obtenir 100 000 *cruzados* de plus. Ce qui oblige à percevoir au moins 20 % et non plus 10 sur toutes les marchandises. Seuls les sucres échappent à ces augmentations[71]. Ces mesures ne suffiront pas et il faudra engager les revenus des douanes: pour 1 800 000 francs, écrit l'envoyé français en 1666[72]. Les autres recettes de l'Etat sont aussi très complexes et n'ont cessé de se gonfler entre 1570 et 1670.

L'impôt traditionnel, c'est l'impôt indirect: les sises qui pèsent sur les produits de consommation. Les Cortès ont toujours réclamé leur suppression. La noblesse était représentée dans cette assemblée et supportait mal cet impôt. Voilà qui plus encore que son poids explique son apparente impopularité[73]. Le *real d'água* est à l'origine, comme la sise, un impôt municipal dont la royauté s'est emparée[74].

67. *Legislação Antiga*, pp. 156-160; Evora, *Livro Dourado*, p. 269 v° (3 août 1563): *Lei das sisas; Coll. Chron.*, p. 382 (18 avril 1619).
68. AN Madrid, Et°, Livre 80, p. 65 (1609): Lettre au roi.
69. *Cf.* chapitre précédent.
70. *Elem. Lisboa*, t. III, pp. 106, 305, 417 n., 531; t. IV, p. 287 n.
71. *Elem. Lisboa*, t. V, p. 396; Alf. Lisboa, Extractos VII, p. 46 (28 février 1653) et t. VII, p. 38 (17 février 1653); *cf.* AHU, Reino XI (29 août 1656).
72. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal V, p. 133 v° (22 mars 1666).
73. Damião Peres, t. V, 2e partie, chap. III.
74. *Cf.* notre chapitre sur les produits divers.

A partir de 1631 tous les nouveaux titulaires d'offices et de charges non ecclésiastiques, doivent payer dans un délai de deux ans, la moitié des revenus anuels de la charge ou de l'office. C'est le droit de *meias anatas*[75].

Après 1640 le poids des impôts s'alourdit encore. La loi du 5 septembre 1641 crée l'impôt direct de la *décima* sur tous les revenus (10 %, réduit à 5 % pour certains revenus) et le règlement du 24 décembre 1660, l'usage du papier timbré[76]. En 1661 les sises sont doublées pour subvenir au paiement de la dot de la reine d'Angleterre[77]. Des impôts supplémentaires sont demandés pour la guerre, par exemple le *subsídio* de 1668, renouvelé en 1671. Il s'élevait à 50 000 *cruzados*[78]. On comprend mal la phrase de St-Romain en avril 1669 : « mais cet état est épuisé d'argent; et je ne sais où ils peuvent prendre tout celui qu'ils dépensent tous les jours; car le peuple ne paie plus de tribut depuis la paix et tout le bien de cette couronne est engagé aux particuliers »[79].

Malgré l'augmentation constante des impôts, les souverains ne parviennent pas à couvrir les énormes dépenses de l'Empire. Force leur est de recourir à d'autres procédés de financement. En dehors des altérations de la monnaie, signalons le monopole des cartes à jouer, celui du tabac qui ne rapporte par an en 1640 que 10 000 *cruzados* mais qui ne cessera d'augmenter et finira par en rapporter 2 200 000 en 1707, et le *bagaço de azeitona*, véritable spéculation fiscale qu'on peut résumer ainsi (15 octobre 1630) : l'Etat achète le marc d'olives au prix moyen du marché, le fait presser dans des moulins auxquels il paie le quart du produit brut obtenu[80]. Mais tout cela rend mal et reste insuffisant. Il faut recourir à la contribution extra-ordinaire et à l'emprunt, forcé ou non. La municipalité de Lisbonne, le 27 décembre, se plaint auprès du roi du poids des contributions successives levées pour la guerre depuis 1619 et elle en fait la liste :

| | | |
|---|---|---|
| 1619 | 610 000 *cruzados* | pour le voyage du roi à Lisbonne. |
| 1620 | ? | pour les 7 galions envoyés dans l'Inde. |
| 1622 | 200 000 » | fournis par les gens d'affaires pour l'expédition de Vidigueira dans l'Inde. |
| 1624 | 200 000 » | fournis par le royaume pour le secours à l'Inde. |
| 1624 | 200 000 » | fournis par les gens d'affaires pour la « restauration » de Bahia. |
| 1627 | 80 000 » | fournis par les gens d'affaires pour envoyer dans l'Inde une nef et une patache. |
| 1628 | 50 000 *cruzados* | pour armer les galions de l'expédition Castelo Rodrigo. |
| 1629 | 300 000 » | pour le secours de Flandres. |
| 1630 | 260 000 » | fournis par les négociants pour le secours de Pernambouc. |
| 1630 | 200 000 » | fournis par le royaume pour le même secours (sans compter ce qu'il donne pour la Compagnie de Commerce et, par le *real d'água*, pour le secours de l'Inde). |
| 1630 | 200 000 » | fournis par le subside ecclésiastique. |
| 1630 | 500 000 » | d'emprunt. |

75. Fortunato de Almeida, t. V, p. 247.
76. Damião Peres, *loc. cit.*; *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 434; Fortunato de Almeida, t. V, p. 248.
77. *Coll. Chron.*, p. 49 : Décret du 10 février 1661.
78. *Coll. Chron.*, p. 146 (10 avril 1668) et p. 189 (23 février 1671).
79. Paris, Aff. Etr., Corr. Pol. Portugal, p. 123 (Lisbonne, 25 mars 1669).
80. Rebelo da Silva, V, pp. 466-469.



Il faut y ajouter pendant la même période une série de sommes fournies par la municipalité et dont l'ensemble représente environ 1 000 000 *cruzados*[81].

La politique d'emprunts, comme au XVIe siècle, s'accompagnait des classiques opérations de conversion de rentes. C'était nécessaire, si l'on songe que la dette externe de l'Etat portugais s'élevait à la veille de notre période à 1 946 000 *cruzados* et la dette interne à une somme inconnue de nous, mal connue sans doute des contemporains mais probablement supérieure au chiffre précédent. Le poivre vendu par la *Casa da India* aux *contratadores* fut payé à ses vrais propriétaires en grande partie — totalement en 1579 — en titres d'emprunt — *padrões de juro*. Parfois le paiement était fait sous forme d'une simple reconnaissance de dettes. Ces obligations se négociaient dans les grandes places financières de l'Europe et même à Lisbonne, avec 50 % de pertes. En 1562 les Cortès avaient conseillé au roi une réduction des intérêts des rentes d'Etat — bref, une conversion des rentes. C'est pourquoi en 1563 les titres de 8 % furent échangés contre d'autres de 6 ¼ %. Mais il y avait encore plus malhonnête. Pour l'expédition de Sébastien en Afrique, les municipalités furent mises à contribution. Porto fournit avec peine 3 000 *cruzados*. Les *contratadores* des épices donnèrent 100 000 *cruzados*. Les Nouveaux Chrétiens eux, en avancèrent 250 000, moyennant la dispense pour dix ans de la confiscation des biens des condamnés par l'Inquisition. Or ce dernier contrat fut annulé par le roi Henri, sans toutefois que les 250 000 *cruzados* soient remboursés à leurs propriétaires. En 1605, nouvelle « composition » : on reprend un procédé qui avait été utilisé en 1560 : les créanciers doivent renoncer à la moitié de leur créance. En 1614 les intérêts passent de 6 ¼ à 5 %[82].

On ne s'étonnera pas que le budget — sans qu'on donne à ce mot un sens trop précis — soit perpétuellement en déficit. Et pourtant en 1607, le secrétaire portugais de Philippe III évaluait les recettes publique à 1 672 *contos* par an et les dépenses à 1 321 *contos*. Cet excédent

81. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 477.
82. Damião Peres, V, 2e partie, chap. III.

de 351 *contos* était on le voit, purement artificiel. De même, un peu plus tard, le frère Nicolau de Oliveira dans ses *Grandezas de Lisboa* calculait que les recettes s'élevaient à 1 744 *contos* et les dépenses à 1 455. Excédent de 289 *contos*, lui aussi artificiel. Et en 1620 les calculs accusaient un déficit de 56 *contos*, qu'il faudrait encore, pour être dans le vrai, grossir de toutes les banqueroutes déguisées de l'Etat[83]. Après 1640, la situation s'aggrave. Tous les moyens précédents continuent d'être employés, mais c'est surtout aux dévaluations de la monnaie de compte qu'on a recours. C'est d'autant plus nécessaire qu'au déficit du budget s'ajoute celui de la balance commerciale[84].

Cette situation avait-elle ses répercussions sur les finances locales, celles des municipalités ? Nous avons conservé en partie les comptes de celle de Lisbonne. En voici un tableau résumé et, comme on le voit, assez fragmentaire :

| *Années* | *Recettes* (en réaux) | *Dépenses* (en réaux) |
|---|---|---|
| 1624 | 7 963 545 | |
| 1636 | 3 994 071 | |
| 1641 | 759 764 ½ | |
| 1645 | 20 250 000 à 21 000 000 | 24 000 000 à 24 750 000 |
| 1650 | 615 170 (complet ?) | |
| 1652 | 607 517 | |
| 1653 | 799 240 | |
| 1654 | 681 894 | |
| 1655 | 230 836 | |
| 1658 | 15 707 289 | |
| 1659 | 11 503 820 (939 328 ?) | |
| 1665 | (3e et 4e trimestres : 9 207 326) | (3e et 4e trimestres : 9 621 082) |
| 1666 | 26 582 506 ½ | 25 020 464 |
| 1667 | 17 052 509 ½ | 14 713 423 |
| 1668 | 17 864 476 | 18 183 465 |
| 1669 | 5 484 673 | |
| 1670 | 3 004 184 (?)[85] | |

Nous restons un peu hésitants devant de tels chiffres. Ceux des années 1650-1655 ne semblent pas complets. Les chiffres très forts de 1645 sont un peu la conséquence des altérations monétaires. Dans les textes, ils figurent en *cruzados*. Or le *cruzado* vient de passer à 750 réaux. Le maximum est atteint en 1666. Le budget est alors excédentaire. La différence est très fort avec l'année suivante où pourtant l'excédent subsiste. Bref, il faudrait connaître le détail des recettes et des dépenses.

83. Damião Peres, *loc. cit.*
84. *Cf.* notre 2e chapitre sur la monnaie.
85. Lisboa, Câmara Municipal : Receitas e Despesas 1603-1670.



Nous avons quelques renseignements sur les sources de recettes. Traditionnellement, les impôts municipaux étaient dans les villes portugaises des taxes indirectes : *portagem, açougagem* et *passagem*. La première était un octroi, la seconde une taxe à la vente au consommateur, la troisième qu'on appelle encore *peagem* ou même *portagem* était un droit de transit des marchandises. Le plus répandu était le premier. Les marchands de la ville pouvaient s'en dispenser par une convention — *avença* — passé avec leur municipalité. D'autres taxes étaient payées sur le marché : l'*alcavala*, sur la viande et payé avec l'*açougagem*; l'*alcaidaria*, perçu en faveur de l'alcade général, s'élevait à 2 deniers par charge de poisson entrée dans la ville. Le *pulgado*, égal à l'*alcavala*, était analogue à l'*alcaidaria* mais perçu au profit des magistrats judiciaires. Le *relegagem* était le privilège que le gouvernement avait de vendre seul du vin — celui reçu en taxes — pendant le premier trimestre de l'année. L'impôt des *ochavas* était un droit sur les marchandises vendues à l'*alqueire* ou à l'*almude* dans les fanègues — *fanegas* — marchés réservés aux céréales et parfois aux fruits et aux légumes[86].

Dans quelle mesure ces différentes taxes se percevaient-elles encore au Portugal entre 1570 et 1670 ? il est difficile de le dire. Dans quelle mesure étaient-elles perçues à Lisbonne ? Un texte de 1635 citant les revenues de la municipalité n'y fait pas allusion, mais parle par contre des maisons que loue la ville, des amendes prélevées par le contrôle des prix — *almotacés* — de quelques taxes, « *rendas do marco, sestaria e outras* ... »[87]. Dans le budget de 1624 la location de bâtiments aux marchands forme une des principales ressources ...[88].

Nous connaissons mieux les dépenses, grâce à certains budgets. Celui de 1665 par exemple :

| | | |
|---|---|---|
| Divers (salaires, pensions, intérêts, etc). | 4 285 274 | réaux |
| Les juges du tribunal (« *menistros da meza* ») | 359 680 | » |
| Salaires et nourriture | 960 225 | » |
| Fêtes | 1 803 556 | » |
| Travaux Publics | 432 590 | » |
| Chaussées | 532 116 | » |
| Nettoyage | 60 280 | » |
| Aumônes | 50 600 | » |
| Blé | en nature | |
| Orge | en nature | |
| Soit au total | 9 621 082 | »[89] |

86. Rebelo da Silva, V, pp. 461-463.
87. *Elem. Lisboa*, t. IV, p. 132.
88. Lisboa, Câmara Municipal : Receitas e Despesas (1624).
89. Lisboa, Câmara Municipal : Receitas e Despesas (1665).

En 1666, nous avons :

| | |
|---|---|
| Déficit de l'année précédente | 413 756 réaux |
| Divers | 7 741 112 » |
| Juges du Tribunal | 659 850 » |
| Salaires et nourriture | 561 814 » |
| Fêtes | 9 548 866 » |
| Travaux Publics | 2 029 555 » |
| Chaussées | 1 091 600 » |
| Nettoyage | 152 190 » |
| Aumônes | 122 120 » |
| Dépenses extraordinaires | 2 699 591 » |
| Orge | en nature |
| Blé | en nature |
| Total | 25 020 464 » [90] |

Les années 1667 et 1668 présentent à peu près les mêmes rubriques. Leur comptabilité, on le voit, est assez rudimentaire et nous la comprenons mal. Ne nous étonnons ni de l'importance relative des fêtes — c'était une tradition en Europe occidentale —, ni du faible budget consacré aux chaussées. Mais le poids de la guerre apparaît mal dans le budget. Emprunts à la municipalité elle-même comme aux hommes d'affaires de Lisbonne échappent à la comptabilité ordinaire.

## LES FINANCES D'OUTRE-MER

Certaines colonies représentent seulement une lourde dépense pour le Portugal. C'est le cas des postes du Maroc : Ceuta, dont la douane se distingue encore en 1655 — elle est alors espagnole — par son faible rendement, Mazagan qui perçoit des droits à l'exportation vers la Berbérie — pas plus de 6 a 7 %, précise le gouvernement en 1613 — mais ne perçoit rien à l'importation, Tanger enfin qui, comme les autres, doit être ravitaillée de l'extérieur. Ces places relèvent uniquement du budget de la défense portugaise. Et d'ailleurs leur importance économique est voisine de zéro[91].

Ailleurs la situation est différente; on peut distinguer les colonies qui rapportent toujours à la Métropole et celles qui, tout en lui rapportant en principe, ont dû par suite de la guerre lui demander parfois

90. Lisboa, Câmara Municipal : Receitas e Despesas (1666).
91. Simancas, SP 2643 (4 juin 1655 : sur le faible rendement de la douane de Ceuta); SP 1 472 m, pp. 405-411 (26 octobre 1613) : Pétition des marchands du commerce de Mazagan); *Coll. Chron.*, p. 78 : Résolution du 1er septembre 1662.



beaucoup. Les Açores et Madère appartiennent sans conteste au premier groupe. Aux Açores les dépenses même extraordinaires sont couvertes par les impôts locaux. Par exemple, c'est un droit de 2 % à l'exportation qui paie les travaux de fortification[92]. Une grosse partie des revenus est fournie par les droits de 10 ou 5 % selon les produits, perçus à l'exportation[93]. Une grosse dépense : la construction des églises et des couvents. La cathédrale d'Angra, bâtie entre 1570 et 1618, a coûté la somme de 46 448 763 réaux[94]. La perception des droits est confiée à un *contratador*, par exemple le Maderois Pero Borges de Sousa qui perçoit les impôts du 1er janvier 1585 au 31 décembre 1590 pour 30 000 000 réaux par an et des six années suivantes pour 30 333 400 réaux. Le *contratador* doit donner une caution de 8 000 000 réaux, soit 12 000 *cruzados* en biens immobiliers et de 15 000 *cruzados* en monnaie. Il sera obligé de payer le clergé, les agents royaux et les pensionnés du roi et de verser aux capitaines donataires le redizime. Les impôts perçus comprennent les 10 % ou 5 % sur les produits de consommation, les revenus des terres de pâture, les droits de douane et de chancellerie[95].

Voici le tableau des contrats que nous possédons :

| | |
|---|---|
| 1585 | 30 000 000 réaux |
| 1586 | 30 000 000 » |
| 1587 | 30 000 000 » |
| 1588 | 30 000 000 » |
| 1590 | 30 000 000 » |
| 1591 | 30 333 400 » |
| 1592 | 30 333 400 » |
| 1593 | 30 333 400 » |
| 1594 | 30 333 400 » |
| 1595 | 30 333 400 » |
| 1596 | 30 333 400 » |
| 1597 | 28 000 000 » |
| 1598 | 33 000 000 » |
| 1599 | 33 500 000 » |
| 1600 | 33 500 000 » |
| 1601 | 33 500 000 » |
| 1602 | 33 500 000 » |
| 1603 | 33 500 000 » |
| 1604 | 33 500 000 » |

92. *Arq. dos Açores*, t. VI, p. 41; Bibl. Horta Silv. Avelar, Câmara das Velas (1572) : *Regimento da imposição dos 2 %*; AD Ponta Delgada, Câmara Municipal : T. Velho, p. 209 (1597) : *Provisão d'El Rey*...
93. *Cf.* nos chapitres sur le blé et les produits divers.
94. Drummond, p. 158.
95. *Arq. dos Açores*, t. I, p. 447; Drummond, p. 383.

La hausse est légère et confirme cette grande stabilité qui nous a déjà frappé pour la période philippine[96].

Nous possédons aussi quelques chiffres pour la période des Bragance. Pour les 9 premiers mois de 1648, 40 000 000 réaux et pour les trois derniers, environ 20 000 *cruzados*, soit 17 500 000 réaux, donc en tout 57 500 000 réaux sur lesquels Angra à elle toute seule représentait 48 000 000; on voit l'importance de son port. En 1663, ce dernier chiffre était ramené à 42 000 000 réaux[97]. Depuis 1603, on perçoit en plus comme la métropole 30 % à l'importation et à l'exportation[98]. Les mesures financières prises pour le royaume s'appliquent aux Açores, par exemple l'emprunt de 1633, pour lequel elles doivent fournir 30 000 000 réaux[99]. En 1664, Terceira est dispensée de sa quote part de la contribution imposée aux îles pour l'entretien de la garnison portugaise au Maroc, parce qu'elle a fourni un effort financier particulier lors de la Restauration[100]. L'impôt du *donativo* dans les années 1646, 1647, 1648 s'élève pour Angra seule à 5 000 *cruzados* par an[101]. Pour Praia (Terceira), en 1650, il est de 430 000 réaux[102]. Pour Santa Maria les décimes sont supprimés en 1650, à cause des mauvaises récoltes. Mais les habitants doivent payer une contribution de guerre de 600 000 réaux[103]. Pour la dot de la reine d'Angleterre, l'île de São Miguel doit fournir, en 1662, 7 000 *cruzados*[104]. Enfin les dizimes de certaines terres sont cédées au XVI^e siècle par le roi à des groupements religieux ou à des nobles sous le nom de *comendas* — bénéfices. Aux Açores il en existait deux vers 1570 : une dans l'île de Santa Maria et l'autre pour les îles de Flores et Corvo. En outre la *comenda* semble avoir été accordée par le souverain à un comte donataire pour toutes les terres des îles non occupées, avec les obligations suivantes : payer chaque année 20 000 réaux au fisc, entretenir le clergé et construire les églises. Comme Corvo et Flores étaient peu occupées, le commendataire s'y octroya presque tout, ce qui mécontenta les habitants. A la fin du XVI^e siècle les terres de *comenda* dans l'île de Corvo rapportaient 40 *moios* de blé et 80 000 réaux, celles de Santa Cruz à Flores 10 *moios* et demi de blé et le revenu de 3 moulins. Par la loi du 23 février 1659 abolissant l'exemption des dizimes dont jouissent les ordres de chevalerie, les habitants de ces îles virent s'accroître le poids de leurs impôts. Le roi les soulagea un peu en leur enlevant la charge de l'entretien du clergé. Mais en compensation, ils devaient

96. Maldonado, p. 167; AD Ponta Delgada, Canto I-5, p. 198 (25 septembre 1599) : *Treslado do contrato de arrendamento*; cf. notre II^e partie, chapitre sur la monnaie.
97. Maldonado, p. 167.
98. AD Ponta Delgada, Canto 168 (9 novembre 1603) : *Alvará*.
99. Durval Pires de Lima, dans *Anais Acad. Port. da Hist.*, II (VII), p. 455.
100. Drummond, p. 88.
101. AD Angra, Vereações (1646, 1647, 1648).
102. AD Angra, Documentos Antigos (Praia, 1650).
103. *Arq. dos Açores*, Inédit Santa Maria (20 juillet 1650) : *Treslado da Carta de S.M.*
104. AD Ponta Delgada, Câmara Municipal II, p. 30 (1662).



fournir chaque année au couvent franciscain de Flores 3 *moios* de blé et 60 *varas* de tissus de laine et payer chacun des deux geôliers de la prison 40 *alqueires* de blé[105].

A Madère, la douane est organisée comme sur les côtes du continent. En dehors du poste de Funchal, on trouve un bureau à Santa Cruz et un, très modeste — trois fonctionnaires — à Porto Santo. Un service de vigie contre les corsaires et les contrebandiers est organisé par les habitants[106]. Nous avons eu l'occasion d'étudier déjà ce que représentaient les drois de douane à Funchal[107]. Ces droits sont, en général, affermés. Madère, nous l'avons vu aussi, emprunte au roi dans les mauvaises périodes[108]. Le roi lui fait même de vrais dons[109]. La période critique semble celle des années 1573-1574. Est-ce la crise du sucre ? Sans doute[110]. Dans l'ensemble c'est tout de même plutôt Madère qui a financé le roi et ses entreprises. On voit les contributions de Madère monter comme celles des autres parties de l'Empire[111]. A partir de 1637 elle verse 10 000 *cruzados* par an pour la Restauration de Pernambouc. Dès la même année le clergé cesse d'être exempt de l'impôt[112]. Le *donativo* et les décimes sont payés comme au Brésil. Les décimes sont mentionnées dans les archives de Madère, pour la première fois semble-t-il, en 1657. Mais pourquoi n'auraient-elles pas existé dès leur création par le roi en 1641 ?[113]

Le poids des impôts a mécontenté les Madérois. En 1637, ils adressent une pétition au roi pour qu'il dispense l'île des 10 000 *cruzados* de contribution de guerre et que l'argent de l'île soit plutôt consacré aux fortifications et à lutte contre les corsaires. Les contributions payées sont déjà très lourdes[114]. Le refus du roi pourrait expliquer en partie l'accueil chaleureux fait par Madère à la Restauration de 1640. En 1658, l'île se plaint encore de ce que le lourd *donativo* de 20 000 *cruzados* ait remplacé les décimes[115]. En 1610, les habitants de Porto Santo écrasés par les impôts auraient émigré au Brésil[116].

105. Macedo, I, pp. 72 et suiv.
106. *Saudades da Terra*, p. 599 n.
107. *Cf.* notre chapitre sur les produits divers.
108. *Cf.* chapitre précédent et AD Funchal, Câmara III, p. 177 (1573); ANTT, Funchal, 1142, p. 57 (13 août 1573) : *Treslado do alvará*...
109. ANTT, Funchal : Cabido da Sé, Doc. Avulsos II (1574) : *Alvará.*
110. *Cf.* notre 1^er chapitre sur le sucre.
111. *Saudades da Terra*, pp. 640 et suiv. et *Arquivo Histórico da Madeira* 4, vol. II, p. 114.
112. AD Funchal, Câmara VI, p. 19-19 v° (8 janvier 1637) : *Carta d'El Rey*; (février 1637) : *Requerimento que fizeram os 24 madeirenses*... (documents signalés par Joel Serrão).
113. AD Funchal, Câmara V, p. 69 v° (10 janvier 1664) : *Treslado da carta de S.M.*; VI, pp. 72 v°-73 (1644) : *Conhecimentos em forma dos Thezoureiros do Donativo* ..., etc.; *Saudades da Terra*, pp. 640 et suiv.
114. *Cf.* note 112.
115. AD Funchal, Vereações (19 janvier et 5 août 1658).
116. AD Funchal, Câmara III, p. 72 v° (1610) : *Em virtude dos excessos tributários*... (Document signalé par Joel Serrão).

Les colonies d'Afrique sont-elles aussi intéressantes pour les finances portugaises ? Il faut bien l'avouer, ce que nous appellerions aujourd'hui les investissements portugais en Afrique sont très faibles au XVIIe siècle. Les seules dépenses publiques réelles sont les traitements des fonctionnaires royaux et du clergé. Leur paiement est, en général, confié au *contratador* chargé de la perception des droits. Au Cap Vert, ces droits couvrent les dépenses grâce au trafic des esclaves [117]. De plus, dès le début du XVIIe siècle, ces îles sont fréquentées par les Juifs qui contre la somme de 200 000 *cruzados* ont obtenu par l'*alvará* du 31 juillet 1601 le droit d'y résider : nouveau bénéfice pour les finances du roi [118]. Enfin Santiago est un lieu de passage très fréquenté. Les impôts métropolitains peuvent donc, malgré la pauvreté du sol et la faiblesse de la population, être introduits aux îles du Cap Vert. L'introduction du papier timbré par exemple en 1665 ne fait aucune difficulté [119].

De même, le *contratador* de São Tomé doit payer au roi pour l'année 1622, 8 000 000 réaux, soit 5 479 180 en traitements et salaires dans l'île et le reste, bénéfices du roi, à la *Casa da India* à Lisbonne, soit 2 520 820 réaux [120]. Si dans l'ensemble la colonie a bien rapporté en Angola — encore une fois grâce au trafic des esclaves — elle a, par contre, connu, au moins provisoirement, des difficultés financières. Non pas que la reconquête de l'Angola en 1648 ait coûté très cher : la flotte de Salvador a été organisée au Brésil et n'a pas pesé directement sur les finances de la métropole. Mais l'Angola était la colonie la plus lucrative de tout l'Empire atlantique après le Brésil. Le roi y a consenti un effort de mise en valeur. Un port a été aménagé à Luanda et il a fallu lutter contre les indigènes. Cependant vers 1612, le budget annuel se décompose ainsi :

| | |
|---|---|
| Recettes ........................................ | 25 160 000 réaux |
| Dépenses ordinaires .......................... | 14 024 596 » |

Il reste donc 11 135 404 réaux pour les dépenses extraordinaires [121].

Ces dépenses sont réelles. Et avant 1620, le roi n'a jamais tiré un réel bénéfice financier de sa colonie. Aussi en 1620, le capitaine Garcia Mendes Castelo Branco, un vieil Angolonais, propose-t-il qu'on lève un impôt sur les *sobas*, les petits souverains indigènes. Car, explique-t-il, on a dépensé beaucoup pour eux. Mais on n'en a jamais rien tiré. Ils peuvent donner en tout 15 000 000 réaux par an. Et Castelo Branco propose des moyens de percevoir cette contribution [122]. Le roi, semble avoir écouté la proposition. En 1624 sont perçus les premiers *baculamentos* — c'est le nom du nouvel impôt — qui s'élèvent à 2 172 000 réaux, en *panos*. On est loin des 15 000 000 prédits par Castelo Branco [123]. Et en 1632, l'annonce de la levée des *meias anatas* dans la colonie y provoque des troubles [124]. En 1655, les recettes ordinaires étaient évaluées à 105 000 *cruzados* et les dépenses ordinaires à 100 000. A quoi il fallait ajouter 25 000 *cruzados* de recettes extraordinaires, mais plus de 118 000 *cruzados* de dépenses extraordinaires [125]. Si la reconquête de l'Angola par Salvador de Sá n'a pas demandé un trop gros effort financier, le maintien d'un corps expéditionnaire a fini par être très coûteux. Et jusqu'à la paix de 1668 les droits sur les esclaves auront de la peine à couvrir les dépenses de la colonie [126].

Au Brésil, les impôts rapportent beaucoup. Mais les dépenses aussi sont considérables, et en particulier les dépenses extraordinaires, celles du « secours » contre les Hollandais [127]. Dans l'ensemble, le budget est excédentaire tant qu'on n'est pas obligé d'organiser ce secours. Il suffit pour s'en convaincre de jeter un coup d'œil sur les recettes et les dépenses de la colonie à différentes dates entre 1570 et 1670. Nous mesurons ainsi, en passant, l'importance respective des différentes capitaineries dans le budget et donc dans l'économie générale, et l'importance des différents postes dans le budget de chaque capitainerie.

Pour l'année 1608 nous connaissons les dépenses des quatre capitaineries de la région de Pernambouc (en réaux) [128] :

| *Capitainerie* | *Pernambouc* | *Itamaraca* | *Paraïba* | *Rio Grande* | *Total* |
|---|---|---|---|---|---|
| Adm. Finances | 2 807 000 | 147 660 | 106 000 | 100 000 | 3 160 660 |
| Clergé | 2 544 680 | 100 000 | 372 960 | 286 480 | 3 304 120 |
| Milice | 4 098 400 | | 1 591 200 | 2 607 977 | 8 279 577 |
| Redizime Donat. | | 180 000 | | | 180 000 |
| Total | 9 450 080 | 427 660 | 2 070 160 | 2 994 457 | 14 942 357 |

117. *Cf.* notre chapitre sur les esclaves et Senna Barcelos, II, *passim*; AHU, Cabo Verde et Guiné, *passim*.
118. Fortunato de Almeida, V, pp. 310-311.
119. Senna Barcelos, II, p. 48.
120. AHU, São Tomé I, nº 67 (29 novembre 1622) : *Consulta do C.º da Faz.ª*.
121. *Arquivo de Angola*, III (1937), pp. 91-119.
122. Dans L. Cordeiro, I, pp. 178-185.

123. AHU, Angola II (13 août 1625) : *Carta de Fernão de Sousa, Governador de Angola.*
124. *Coll. Chron.*, p. 308 (6 avril 1633).
125. AHU, Angola IV (17 septembre 1655) : *Carta de Luís Martiz de Sousa Chichorro.*
126. AHU, Angola V, VI, VII, *passim*; BN Paris, Fonds portugais 25 (21), nº 140, f. 464 (9 mai 1673) : Décret du prince-régent D. Pedro.
127. *Cf.* notre précédent chapitre.
128. BA *Inventaire*, nº 330.

On voit l'importance des dépenses militaires. Pour l'année 1610 nous connaissons les dépenses des capitaineries du Nord et du Centre[129]:

| | | |
|---|---|---|
| Rio Grande | 3 550 560 | réaux |
| Paraïba | 1 844 760 | » |
| Itamaraca | 614 300 | » |
| Pernambouc | 10 370 600 | » |
| Sergipe d'El Rei | 283 000 | » |
| Bahia | 18 620 900 | » |
| Ilheos | 107 400 | » |
| Porto Seguro | 481 800 | » |
| Total | 55 744 220 | » |

On voit la part écrasante de Bahia, due en partie à son rôle de capitale. Les dépenses s'y répartissent ainsi :

| | | |
|---|---|---|
| Clergé | 4 902 800 | réaux |
| Admin. et Justice | 4 990 000 | » |
| Armée | 7 978 600 | » |
| Adm. Financière | 749 500 | » |
| Total | 18 620 900 | » |

A quelles recettes correspondent ces dépenses ? Quelques années plus tard, Nicolau de Oliveira écrit que les unes et les autres s'équilibrent autour du chiffre de 54 500 000 réaux. Mais au chapitre des recettes, il faut ajouter le bois brésil et les droits perçus au Portugal sur les sucres. Donc vers 1615 le Brésil est pour la Couronne une affaire largement rentable[130]. En 1626 les chiffres ne sont pas tellement différents :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Bahia | 18 671 840 | réaux | |
| Ilheos | 157 056 | » | |
| Porto Seguro | 121 320 | » | |
| Rio de Janeiro | 1 806 520 | » | |
| Espírito Santo | 694 040 | » | |
| São Vicente | 328 480 | » | |
| Sergipe | 100 000 | » | |
| Pernambouc | 8 717 320 | » | |
| Paraïba | 2 069 381 | » | |
| Itamaraca | 371 840 | » | |
| Rio Grande | 3 523 200 | réaux | (3 018 581) |
| Seara | 741 000 | » | |
| Maranhão | 9 706 920 | » | |
| Para | 7 134 000 | » | |
| Total | 54 138 298 | » | |

129. BA *Inventaire*, nº 341, si du moins nous interprétons l'addition erronée que nous donne le document.
130. Nicolau de Oliveira, cité par Damião Peres, V, pp. 292-293.



Les dépenses de la capitainerie de Bahia se décomposent ainsi :

| | | |
|---|---|---|
| Eglise et Clergé | 4 356 000 | réaux |
| Justice et Administr. | 5 814 000 | » |
| Adm. Financ. | 1 148 200 | » |
| Pensions | 67 000 | » |
| Armée | 6 107 600 | » |
| Total | 18 671 840 | » [131] |

Si les frais de la guerre deviennent de plus en plus lourds pour la Métropole, ils pèsent aussi de plus en plus sur les budgets de la colonie : budget des capitaineries et du gouvernement général, mais aussi budgets municipaux. En 1642, celui de Bahia est en déficit. Les dépenses s'élèvent à 57 887 000 réaux, dont 12 800 000 réaux pour le clergé et tout le reste pour la troupe. Or les recettes s'élèvent à 38 906 000 réaux. Déficit : 18 981 000 réaux[132].

La structure des recettes de la capitainerie de Bahia est, en 1645, la suivante :

| | | |
|---|---|---|
| Dizimes | 5 500 | *cruzados* |
| Impôt sur le vin | 5 500 | » |
| Contrat des Baleines | 4 000 | » |
| Impôt des 2 réaux sur le sucre | 3 000 | » |
| Eau de vie | 5 000 | » |
| Droits de Chancellerie | 885 | » |
| *Meias Anatas* | 2 000 | » |
| Impôt des *Terças* | 600 | » |
| *Vintena* sur les sucres et divers | 40 000 | » |
| Total | 165 485 | » [133] |

Remarquons la part dominante de l'économie sucrière et le rôle du vin et de la chasse à la baleine. Et pourtant ils ne suffisent pas à couvrir les dépenses.

131. BN Rio, *Doc. Hist.*, série XIII, vol. XV, p. 27. Ces additions, légèrement inexactes sont données par les documents.
132. *Atas Bahia*, t. II, p. 121.
133. AHU, Inventaire Rio, nº 373.

Aussi voit-on en 1645 le faux Hollandais Gaspar Dias Ferreira proposer au roi quelques moyens radicaux pour sortir d'affaires : consacrer au budget de la guerre la moitié des droits sur la traite des Noirs; diminuer de moitié les traitements des fonctionnaires et les pensions; utiliser la moitié des dizimes et l'argent du bois brésil; percevoir 4 000 réaux pour tout esclave sortant d'Angola et 4 000 sur tout esclave entrant au Brésil. Cela en plus de l'ancien impôt de 4 000 réaux par esclave sortant d'Angola. L'Angola fournira ainsi 48 000 000 réaux et le Brésil 520 000 000. Au Brésil chaque propriétaire d'esclaves versera 4 000 réaux par esclave noir, chaque caisse de sucre exportée paiera 4 000 réaux, chaque caisse entreposée dans les entrepôts du roi paiera 2 000 réaux. Le redizime et les « pensions » dues aux donataires seront aussi consacrés au secours du Brésil. Sur le prix du transport du sucre on percevra 3 000 tonneaux par tonneau. Chaque moulin à sucre paiera 80 000 réaux [134].

A Rio de Janeiro, la garnison coûte, en 1651, 43 500 *cruzados* par an. Les dizimes en donnent 48 000 dont la moitié seulement, soit 24 000, en monnaie. L'impôt sur le vin donne 16 000 *cruzados*. La recette utilisable représente donc 40 000 *cruzados* et le déficit 3 500 que l'on peut combler avec l'impôt sur le sel [135]. Avec les mauvaises récoltes ou les crises de ravitaillement dues à l'insuffisance de la Compagnie Générale, les rentrées d'impôts baissent beaucoup et les dépenses sont difficiles à couvrir. Dans l'ensemble le chiffre total du budget brésilien ne cesse d'augmenter pendant notre période, et en 1671 il atteint 150 410 193 réaux [136]. Peu de temps auparavant un mémoire présenté au comte de Odemira prétendait tirer du Brésil 1 200 000 *cruzados* d'impôts, il suffisait, selon ce mémoire, de transformer en monopole — *estanque* — la vente du sucre, du tabac et du papier [137].

En dehors des différents impôts que nous avons déjà étudiés, les ressources nouvelles effectives sont — comme dans la Métropole — les contributions des municipalités [138]. Il faut y ajouter les nouveaux impôts, les mêmes qu'au Portugal : le papier timbré par exemple [139]. Enfin, comme au Portugal, le Trésor a tiré profit des refontes de monnaie pour

134. *Rev. Inst. Bahia*, nº 32 (avril 1887), p. 89.
135. AHU, Rio II (20 juin 1651) : *Carta do Governador.*
136. BN Paris, Fonds portugais 31 (27), nº 33, f. 60-61 (3 mai 1671) : *Conta do Thesoureiro geral do estado do Brasil.*
137. BN Paris, Fonds portugais 25 (21), nº 53, f. 146-148 (s.d.) : *Papel dado ao Conde de Odemira ...*
138. *Cf.* la protestation de Bahia en 1663; AHU, Bahia IX (29 août 1663) : *Carta do Vice Rei a S.M. ...* En 1642 les recettes totales de la ville de Bahia représentant 38 906 000 réaux (*Atas Bahia*, t. II, p. 121). Payé au roi par an : 10 000 000 réaux (*Atas Bahia*, t. II, p. 123). *Cf.* AHU, Pernambouc IV (28 mars 1663) : *Do Prov. da Faz. : Sobre a pretenção que tem os officiaes da Câmara que não pagarem as pensões redizimas e vintenas que pagavão ao donatário ...* (Ils invoquent des raisons ... « ... de justice ... » et « ... d'équité ... »).
139. AHU, Bahia IX (23 mai 1662) : *Carta dos oficiaes da Câmara da Baía*; AHU, Rio II (28 novembre 1662) : *Carta do Gov. P.º de Mello ...*; *Coll. Chron.*, p. 92 (12 octobre 1663), etc.



lesquelles il se faisait payer un certain prix [140]. A côté des dépenses militaires et administratives, l'entretien du clergé et des églises tenait une large place [141]. La construction ou, après la guerre, la reconstruction des églises pesait lourdement sur les budgets [142]. L'impôt sur le vin levé à Bahia était en partie consacré à la construction de la cathédrale [143]. Et celui de Pernambouc à celle de l'*Igreja Matriz* [144]. En 1664, une rente de 8 000 *cruzados* par an est prévue pour un nouveau couvent de sœurs [145]. En 1645, le roi avait donné 200 000 réaux pour la construction de la cathédrale de Bahia [146]. En 1664 le gouverneur du Brésil avouait que Bahia dépensait en fêtes 2 000 *cruzados* par an [147]. L'enseignement et l'assistance dépendant du clergé, celui-ci contrôlait une part considérable du budget [148].

L'étude des finances vérifie ce qu'avait montré l'étude des grands produits : le rôle de l'économie brésilienne comme économie motrice de l'Empire atlantique au XVIIe siècle. Si l'on consent à dépenser beaucoup pour la sauver, c'est que, convaincu par les bénéfices passés, l'on compte beaucoup sur ses bénéfices futurs. Les autres colonies importent peu, sauf pour la fourniture des esclaves. Si le Brésil joue le premier rôle dans les finances de l'Empire, les finances jouent un rôle capital dans la vie de l'Empire et du Brésil. Finances publiques et finances privées. On s'attend naturellement à ce que les unes et les autres reposent sur les institutions financières perfectionnées. La lettre de change existe à l'intérieur de l'Empire et entre l'Empire et l'extérieur. C'est par elle que sont transmis les montants des impôts, les droits perçus à l'occasion de la frappe ou de la marque des monnaies, les dettes des commerçants [149]. Des lettres sont émises sur les grandes places étrangères :

140. AHU, Bahia I A (23 mai 1642) : *Carta de Francisco de Caldas Aranha para Bartolomeu Dias Ravasco ...*; AHU, Rio II (28 mai 1664) : *Carta do Gov. P.º de Mello ...*, etc.
141. *Cf.* budgets précédents et S. Leite, t. I, p. 114; AHU, Pernambouc III (6 juin 1654) : *Consulta do C.º U.º*; BA *Inventaire*, nº 1072.
142. AHU, Pernambouc III (3 juillet 1654) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Bahia I A (19 octobre 1651) : *Consulta do C.º U.º.*
143. BA *Inventaire*, nºs 106 et 169.
144. AHU, Pernambouc, III A (19 octobre 1645) : *Consulta do C.º U.º*; AHU, Pernambouc V (8 mai 1666) : *Consulta do C.º U.º.*
145. BA *Inventaire*, nº 1067.
146. AHU, Bahia I A (20 mai 1645) : *Consulta do C.º U.º.*
147. BN Rio, *Doc. Hist.*, série VII, vol. IX, p. 215.
148. *Coll. Chron.*, p. 44 (16 mai 1621); p. 114 (23 février 1624; AHU, Maranhão I (29 juillet 1639) : *Petição do Padre Luís Figueira*; BA *Inventaire*, nº 924, etc.
149. *Coll. Chron.*, p. 126 (27 septembre 1624); p. 177 (1er juin 1630); Felner, *Angola*, pp. 305 et suiv.; AHU, Angola I (28 février 1618) : *Capítulo de Carta de S.M.*; AD Funchal, Vereações (12 février 1642); ANTT, Funchal : Andrade (24 septembre 1665, 16 octobre 1666), etc. Selon Ratton (p. 71) la vraie lettre de change, avec endossement, apparaît seulement au Portugal au début du XVIIIe siècle (*cf.* dans *Documentos para a História do Açúcar*, t. II, pp. 418-431, la publication d'un certain nombre de lettres de change, tirées au Brésil). L'étude des

Lyon, Anvers, Amsterdam et les places italiennes[150]. Il existe même une perte au change dans l'Empire et hors de l'Empire. Le représentant de la France à Lisbonne en 1667 écrit à Louvois :

> «... Quant au change de Portugal sur lequel vous m'ordonnez de vous éclaircir, je vous dirai, Monseigneur, que cela ne va que selon que les marchands français ou autres qui ont leur commerce établi en ce pays trouvent les moyens de bien placer leur argent car lorsqu'ils rencontrent du sucre et du tabac à bon marché ils y emploient ce qu'ils ont pour ainsi faire leurs retours en France et jusqu'ici ils ne m'ont donné leur argent pour mes lettres de change à 535 réaux de cette monnaie pour 60 sols de France, qui est environ 11 ½ % qu'à cause de la guerre d'Angleterre leur fait appréhender la perte de leur bien s'ils le renvoyaient en marchandises de sorte que si la paix est une fois faite avec l'Anglais il est à croire que ces marchands reprendront leur premier train. »[151]

Existe-t-il de grandes banques à Lisbonne ? Les agents des grands banquiers allemands ou italiens, célèbres dans la Lisbonne du XVIe siècle,

lettres de change du marchand brésilien Miguel Dias de Santiago donne les résultats suivants (que l'on pourra comparer à son chiffre d'affaires, p. 234) :

| | |
|---|---|
| De Bahia sur Pernabouc (1596-1599) . . . . . | 1 055 440 réaux |
| De Bahia sur Lisbonne (1596-1599) . . . . . | 7 925 398 » |
| De Pernambouc sur Bahia (1599-1601) . . . | 201 500 » |
| De Pernambouc sur Lisbonne (1599-1601) . . | 3 272 099 » |
| De Pernambouc sur Porto (1599-1601) . . . . | 434 760 » |
| De Pernabouc sur Viana (1599-1601) . . . . . | 55 000 » |
| Au Total. . . . . . | 12 944 197 » |

150. AN Paris, B¹ 643 (1644) : *Etat des effets, traite, remise*... (5 mars 1665) : *Lettre de Lisbonne*; (juillet 1665) : *Inventaire des effets*...; (6 juillet 1665) : *Requête présentée à M. le Lieutenant civil de Lisbonne*... Sur le rôle des places italiennes, *cf.* le livre de José Gentil da Silva, *Stratégie*...

151. AN Paris, B¹ 644 (6 juin 1677) : *Copie de la lettre écrite par Gravier à M. de Louvois*; *cf.* l'article de Sayous sur la perte au change dans *Revue d'Econ. Pol.* (1927). Avec les Ruiz de Medina del Campo, entre 1595 et 1607, en dehors de la correspondance des Rodrigues d'Evora e Veiga publiée par J. Gentil da Silva (*o.c.*), nous trouvons disséminés dans les archives, publiés ou non, toutes sortes de renseignements sur ces problèmes des changes. André Rodrigues de Estremoz, par exemple, est *contratador* de l'Angola pour les années 1628-1636. Il n'arrive pas à payer ses dettes à l'Etat car il est victime de la guerre luso-hollandaise. Les *avençadores* font de grosses pertes et ne peuvent payer. C'est une vraie faillite. Or il a un sujet supplémentaire de plainte : le gouvernement lui fait payer les droits qu'il doit non au Portugal mais au Brésil où, par suite, il ne peut réemployer en achats de sucre l'argent qu'il a reçu des *avençadores* (Ruela Pombo, dans *Anais de Angola*, p. 81). *Cf.* aussi Cuvelier et Jadin, p. 180 et pp. 381-382; Carletti, pp. 13-16 et spécialement p. 15 ° « Questo facemmo moi, de portammo parte del nostro avere in doppie di Spagna e parte in crediti fattici fare da Mercanti di Lisbona, pé quali dando noi lettere di cambio sopra di loro, quelli dell Isole ne davano li loro Schiavi ... » (il s'agit de St-Jacques du Cap Vert en 1594).



semblent en avoir disparu au XVIIe[152]. On trouve des changeurs de monnaie[153]. On trouve de gros commerçants qui se livrent au négoce de la banque comme dans l'Italie du XVe siècle. Ce sont en général des nouveaux-chrétiens. C'est le cas par exemple de Duarte da Silva qui a 51 ans en 1646. Il se livre au commerce international. Il possède à Lisbonne un entrepôt pour le sucre et le tabac du Brésil qu'il réexpedie vers les places européennes : Rome, Venise, Hambourg, Livourne, Londres, Anvers, Rouen, les villes des Provinces-Unies. Le Trésor royal lui doit, en 1646, 44 000 *cruzados*[154]. L'effort de guerre jouant un rôle considérable dans l'économie, les dettes de l'Etat ont une place prépondérante dans l'actif de ces banques. En 1652-1655 l'Irlandais Diogo Preston en organise une, dont les statuts sont approuvés par le roi pour le remboursement des emprunts de la Couronne. Les actionnaires sont divisés en classes selon leur âge et ils touchent une rente viagère de 5 %. Nous ignorons le sort de cette banque[155].

Les NouveauxChrétiens semblent aussi s'être intéressés aux assurances et en particulier aux assurances maritimes, voisines mais distinctes du prêt à la grosse aventure, assez fréquent lui aussi[156]. A celui-ci les marins et officiers des navires à partir de 1609 n'ont pas le droit de participer car, étant assurés, ils laissent prendre les navires par l'ennemi, alors qu'ils pourraient très bien se défendre[157]. L'interdiction est renouvelée en 1623[158]. Elle est levée cependant en 1655, peut-être parce que la guerre navale est sur son déclin. Des précautions cependant sont prises pour éviter les abus. L'estimation de la valeur de chaque navire chargé et en partance sera inscrite sur un registre de la Douane. Lorsqu'un navire sera perdu ou pris par l'ennemi, les maîtres et pilotes du navire comparaîtront. La première fois, s'ils ne sont pas responsables de la perte du navire, ils pourront continuer à naviguer. La deuxième fois, même s'ils ne sont pas coupables, ils ne le pourront plus sans permission du Conseil de la Fazenda. La troisième fois, il leur sera formellement interdit de naviguer[159]. Le taux des assurances varie selon la loi de l'offre et de la demande et par conséquent selon les circonstances. Dans les périodes où les navires français sont respectés des corsaires, l'assurance des navires français, ou sur les navires français,

152. Sur ces banquier, *cf.* Goris et Ehrenberg. Voir aussi les travaux de José Gentil da Silva, cités dans la bibliographie.

153. *Elem. Lisboa*, t. III, p. 176; Simancas, E 7043 (22 février 1643) : *Peticion de Manuel Lopez, cambiador*...

154. Baião, t. II, p. 266. Pour le début du XVIIe siècle, *cf.* J. G. da Silva, *o.c.*

155. *Coll. Chron.*, p. 107 (31 décembre 1652); p. 371 (26 juin 1655).

156. BN Paris, Fonds Portugais 25 (21), nº 109, f. 359-361 vº (s.d.) : *Mémoire présenté au roi*; *Legislação Antiga*, p. 192.

157. *Ibid.*; Evora, *Livro Dourado*, p. 332 (4 juin 1609) : *Alvará*.

158. BN Rio, Cod. I 1.2.45 (1623) : *Ley sobre se não dar dinheiro a risco*...; *Coll. Chron.*, p. 95 (8 juin 1623); p. 98 (23 août 1623); *Legislação Antiga*, pp. 220-221.

159. *Legislação Antiga*, pp. 282-283; *Coll. Chron.*, p. 368 (11 mai 1655).

coûte moins cher que les autres : 2 % moins cher par exemple en 1670[160]. Mais les patrons portugais trouvent aussi des assureurs à l'étranger, en Espagne par exemple, comme le montrent les études entreprises par Marie Helmer dans les assurances maritimes de Burgos[161].

160. BN Paris, B¹ 644 (5 décembre 1670) : Nous soussignés marchands et assureurs ... *Cf.* V. Barbour, dans *Journal of Econ. and Bus. Hist.*, t. I (1929).

161. Marie Helmer a constitué au *Centre de Recherches Historiques de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales*, 54, Bd. Raspail, Paris, un fichier de contrats d'assurances maritimes passés à Burgos entre 1565 et 1619. Ces contrats prouvent les relations du Portugal avec tous les grands ports d'Europe et du Brésil. Ils indiquent le nom de l'assuré, du navire et de son maître, du commissionnaire au Portugal, de son courtier à Burgos, la marchandise assurée et pour quelle somme est le taux d'intérêt de l'assurance (11 ou 12 % en 1570-71), enfin les nombres des assureurs. Beau fichier qui attend d'être exploité ...

# APPENDICE

## I

Le patron Charles Tessier, Français de nation, partit de la ville de Marseille, lieu de sa naissance, sur la fin du mois d'avril de l'année 1662, dans la barque appelée Jésus-Marie Sainte-Anne, accompagné de 8 matelots avec passeport de M. le Duc de Beaufort, amiral de France, pour aller trafiquer aux côtes d'Espagne et de Barbarie.

Les marchandises consistaient en 30 balles de papier, 4 pipes de tabac de Clérac, 100 quintaux de riz, 2 balles de mercerie, 3 caisses d'empeigne, 6 balles de toile de lin blanches, 4 caisses de rossoly de 100 flacons de verre chacune, 25 quintaux de châtaignes, 10 caisses de prunes sèches, 15 pipes d'eau de vie pesant 100 quintaux, une balle de 60 pièces de toile peintes en bleu, 2 balles de saintures et une balle de mouchoirs toile bigarés du Levant aussi.

Il vendit une partie de ses marchandises dans les ports de la côte d'Espagne, qui sont depuis Alicante jusques à Cadix pour la somme de 1 500 pataques et passa de là à Salé, en Barbarie, avec le reste de ses marchandises et n'y pouvant rien vendre il résolut, par l'avis du Consul de France qui y réside, d'aller à Saffy, et n'ayant personne sur son vaisseau qui connût cette route, il prit un pilote maure à Salé pour le conduire et y laissa en échange pour sa sûreté son écrivain et un matelot.

Etant arrivé à Saffy, le roi maure de ce lieu-là lui prit 30 balles de papier et les 6 balles de toile de linblancet, l'obligea de prendre en paiement 826 quintaux de fer de Hollande dont le dit roi a 2 grands magasins tout plains; du reste de ses marchandises et de l'argent qu'il avait apporté d'Espagne il acheta des particuliers 35 quintaux de cire, 20 quintaux de laine, 100 cuirs de bœuf en poil, 2 balles de peaux de cabron, ne lui restant de toute sa première marchandise que la balle de 60 pièces de toiles bleues et une caisse de rossoly qu'il fut contraint de rapporter en chrétienté, n'ayant pu s'en défaire.

En partant de Saffy, le pilote maure qu'il était obligé de rapporter à Salé pour y reprendre les 2 hommes qu'il avait laissés en otages, acheta une Noire qu'il fit embarquer dans la dite barque. Et le dit patron faisait sa route de Saffy à Salé rencontre une caravelle portugaise qui portait du blé des Iles à la forteresse de Mazagan et naviguèrent ensemble 2 jours durant à la vue l'un de l'autre. La caravelle étant arrivée à

Mazagan, le gouverneur de la place, Christóvão de Mello y fit embarquer et dans un autre petit bateau environ 50 hommes et les envoya après la barque dudit patron qui les voyant venir sur lui mit sa bannière de France et attendit la dite caravelle qui mit bannière de Portugal et les mosquetaires qui étaient dedans firent une décharge de mosqueterie, aussitôt qu'ils furent à la portée et lui tuèrent un homme; cela arriva le 18e d'août 1662.

Le dit patron, se voyant traité de la sorte, arriva pour gagner terre. Mais la caravelle se trouvant meilleure de voile l'aborda, le prit et l'amena à Mazagan. Là le gouverneur Christóvão de Mello sans interroger seulement le dit patron lui prit le même jour tous ses papiers et entre autres le passeport et permission de l'amiral et de l'amirauté de France et sa police de chargement et de son propre mouvement s'attribua la barque et toute la marchandise, au lieu de l'envoyer à Lisbonne pour être jugé par juges compétents, si elle était de bonne prise ou non.

Le dit gouverneur s'étant rendu maître de cette prise la voulut convertir en argent et vendit la barque à Manuel Bonnechère, Français de nation, natif de Marseille et à un Espagnol nommé Charle du Port de Sainte-Marie, associés, et contraignit le dit patron Charles Tessier de signer au contrat de vente, comme si cette vente se fut faite par lui et de son consentement, après quoi le patron lui ayant voulu demander une aumône il le chassa rudement de sa présence.

Le dit patron se voyant dans cette extrémité se confia aux acheteurs de sa barque jusques à la première terre de chrétienté et ils le passèrent par charité à Cadix d'où il retourna comme il put à Marseille. Il rendit là compte de sa disgrâce à Mgr le duc de Mercure, gouverneur de la province, qui s'étonna d'un tel traitement fait par le gouverneur d'un prince ami, écrivit à M. Colbert Duteron qui était alors en Portugal pour s'en plaindre et en demander justice au roi de Portugal.

## II

## AFFAIRE DE LA MARGUERITE

Avant que de rendre compte de la conduite que j'ai tenue ici pour obtenir la restitution du vaisseau français nommé La Marguerite, commandé par Pierre Ficher de Marseille qui est revenu séquestré du Brésil, je dirai diverses choses qu'il est nécessaire de savoir pour bien entendre cette affaire et tout ce qui s'est fait et dit sur ce sujet.

1º Que le commerce du Brésil se fait par flottes et qu'on peut partir de ce port après les flottes, mais qu'il faut revenir avec elles à peine de confiscation.

2º Que par les lois de Philippe II de 1590 et 1605 il est défendu à tous les étrangers de trafiquer au Brésil et dans les autres conquêtes et aux Portugais de se servir pour ce commerce de vaisseaux et de mariniers étrangers.



3º Que les Portugais manquant de vaisseaux et d'hommes de leur nation pour faire le commerce du Brésil obtinrent des successeurs de Philippe II la permission de frêter des vaisseaux étrangers, et de mettre dans les vaisseaux portugais des matelots étrangers à condition de donner caution que les vaisseaux étrangers et les portugais où il y aurait des étrangers reviendraient du Brésil à Lisbonne pour y payer les droits; et de prendre ensuite pour chacun de ces vaisseaux une permission particulière, qu'ils appellent licence et qui leur est délivrée gratis sur le certificat du pourvoieur des magazins qu'ils ont donné cette caution.

4º Qu'aujourd'hui sans parler de ces cautions on dit simplement qu'un tel a pris ou n'a pas pris de licence.

5º Que par les traités que le Portugal a faits avec la France, l'Angleterre et la Hollande dont celui d'Angleterre qui est le plus ancien est de l'année 1654, les rois Don Jean IV et D. Affonse son fils dérogeant aux lois de Philippe II ont permis à ces trois nations d'aller librement au Brésil pour y faire commerce à condition seulement de passer à Lisbonne pour y payer les droits accoutumés; et dispensé les Portugais de donner caution et prendre licence quand ils voudront envoier au Brésil pour leur compte et commerce des vaisseaux de ces trois nations.

6º Que Ficher capitaine de la flûte La Marguerite n'a pas fait le voyage du Brésil pour le commerce des Français mais pour celui des Portugais qui l'ayant chargé pour leur compte ont pu l'envoyer au Brésil sans prendre de licence et que si David Godefroy l'a frêté en gros du capitaine Ficher il l'a sous frêté en détail à 70 ou 80 marchands portugais qui l'ont chargé sans que le capitaine Ficher ait eu d'autre intérêt au voyage que celui de gagner son fret, ni Godefroy d'autre avantage que celui de tirer plus de fret des Portugais qu'il n'en donnait au capitaine Ficher.

7º Que David Godefroy et Casar Guerchi Genevois qui seuls entre les étrangers font un commerce considérable au Brésil sont protégés le premier par le Marquis de Marialice et l'autre par le Marquis da Fronteira et que la jalousie qu'il y a entre ces deux marchands et entre ces deux marquis chefs des finances, a porté le Marquis da Fronteira à maintenir avec tant de chaleur le séquestre pour nuire et ruiner Godefroy dans l'espérance peut-être que le ministre de France ne prendrait pas à cœur la défense de ce Français qui a toujours plus paru portugais que français et qui en plusieurs rencontres n'a pas su le respect ni la considération qu'il devait pour le roi et pour ses ministres; et même depuis peu dans l'affaire qu'on a eue pour les magasins qu'on a loués pour le service de S. M.

8º Qu'aucune de ces trois nations ne s'est encore servie du droit qu'elles ont acquis par les traités de faire commerce au Brésil et dans les autres conquêtes parce que les marchands de ces nations qui demeu-

rent en Portugal sachant bien le fond du cœur des Portugais là-dessus n'ont osé l'entreprendre et que les autres ou n'ont pas su le privilège ou n'ont pas connu l'avantage.

9° Qu'encore que la plupart des habitants de Lisbonne qui ont frêté des vaisseaux des trois nations pour le commerce du Brésil aient continué, depuis les traités de donner des cautions et prendre des licences comme ils faisaient auparavant, on peut dire que plusieurs ont usé du privilège puisqu'il est constant que dans cette dernière flotte le Capitaine Ficher et trois Hollandais l'ont fait et n'ont point pris de licence; et que quand tous auraient pris ces licences, le traité et le privilège n'en seraient en rien altérés et n'en demeureraient pas moins en leur force et vigueur puisque sans parler de l'autorité des traités et du droit des souverains, les particuliers qui n'usent pas d'un privilège accordé à une communauté n'altèrent en rien le privilège qui demeure toujours en sa force et vigueur pour la communauté ...

[*Suit un rapport sur l'affaire.*]

Cf. p. 204 : le 5 février 1671.

Les Portugais ont enfin rendu le vaisseau français *La Marguerite.*

# V. L'EVOLUTION GENERALE

Il est possible de dégager des conjonctures politique, monétaire, financière, agricole et commerciale une conjoncture plus générale qui les englobe toutes plus ou moins et qui transforme lentement la géographie et les structures économiques et sociales de l'Empire.

## LA CONJONCTURE GENERALE

(cf. graphiques pp. 608, 609 et 610).

Peut-on parler d'une conjoncture saisonnière de l'économie atlantique portugaise ? Sans doute le Portugal continental et les Açores sont-ils soumis au rythme saisonnier des récoltes de grains. Et Madère et le Maroc, proches, sont-ils entraînés dans ce rythme : la multiplicité des sources de ravitaillement, nous l'avons vu, ne l'adoucit pas. Dans le reste de l'Empire, l'extension en latitude et les distances, la variété des climats, leur humidité intertropicale le fait pratiquement disparaître. Que ce soit dans l'Empire, la Métropole ou même les pays acheteurs ou redistributeurs, les produits de spéculation, bois, sucre, tabac, ne connaissent pas non plus de variation saisonnière : les récoltes sont multiples ou permanentes dans l'année, les produits se conservent sinon indéfiniment du moins un temps assez long; ils ne correspondent pas à des besoins quotidiens et vitaux. Une partie seulement des produits de la mer est soumise au rythme des saisons. Et hors du Portugal elle ne représente qu'une très faible part de l'activité économique. Sur les uns et les autres la conjoncture saisonnière politique ou militaire déjà atténuée par l'immensité de l'Atlantique n'a qu'une influence épisodique. Cependant le système des flottes — flotte de l'Inde, flotte de la Compagnie du Brésil, flotte espagnole de l'argent — pourraient modifier cette situation. Une partie de l'argent qui arrive à Séville s'enfuit aussitôt à Lisbonne. Il permet les réglements, facilite les investissements, inonde la *Casa da Moeda.* Il ne tarde pas à être utilisé pour l'armement des navires et l'équipement de la flotte, celle de l'Inde avant 1649, celles de l'Inde et du Brésil après 1649. C'est une activité de printemps, saison du blé cher. Dans l'ensemble, les prix montent alors fortement. Puis ils

baissent l'été, subissent une nouvelle pointe plus faible que la première en automne, nouvelle saison favorable aux départs. Puis c'est l'accalmie, mieux la léthargie hivernale. Encore une fois, conjoncture partielle qu'on retrouve mal au delà du tropique: au Brésil par exemple les flottes suffisent si peu, les navires de registre sont très vite si nombreux que le rythme des arrivées ne tarde pas à perdre de sa vigueur. La récolte de canne commençant en août et se terminant en janvier modifie peu ce rythme.

L'exemple d'un port déterminé, Funchal, peut nous donner une idée plus concrète de la conjoncture saisonnière sur une grande route du trafic maritime. Les registres de douane — sorties de 1620; sorties et entrées de 1650 — permettent d'établir la statistique suivante:

SORTIES:

| *Années* | *Mois* | *Somme des droits payés* (en réaux) | *Nombre de bateaux* |
|---|---|---|---|
| 1620 | Janvier .............. | 39 105 | 2 |
| | Février .............. | 340 584 | 3 |
| | Mars .................. | 79 952 | 2 |
| | Avril .................. | 109 247 | 4 |
| | Mai .................. | 157 650 | 5 |
| | Juin .................. | 747 711 | 4 |
| | Juillet .................. | 594 408 | 2 |
| | Août .................. | 549 098 | 8 |
| | Septembre ........... | 826 504 | 5 |
| | Octobre .............. | 22 220 | 3 |
| | Novembre ........... | 306 533 | 4 |
| | Décembre ........... | 900 | 2 |
| | Total ...... | 3 773 912 | 44 |
| 1650 | Janvier .............. | 70 693 | 4 |
| | Février .............. | 212 440 | 4 |
| | Mars .................. | 38 684 | 2 |
| | Avril .................. | 35 520 | 1 |
| | Mai .................. | 30 595 | 2 |
| | Juin .................. | 700 692 | 6 |
| | Juillet .................. | 0 | 0 |
| | Août .................. | 7 266 | 1 |
| | Septembre ........... | 255 000 | 3 |
| | Octobre .............. | 1 068 782 | 2 |
| | Novembre ........... | 222 066 | 3 |
| | Décembre ........... | 1 469 424 | 4 |
| | Total ...... | 4 111 162 | 32 |



ENTRÉES:

| *Années* | *Mois* | *Somme des droits payés* (en réaux) | *Nombre de bateaux* |
|---|---|---|---|
| 1650 | Janvier .............. | 17 723 | 3 |
| | Février .............. | 455 868 | 5 |
| | Mars .................. | 94 817 | 2 |
| | Avril .................. | 0 | 9 |
| | Mai .................. | 200 490 | 4 |
| | Juin .................. | 239 919 | 2 |
| | Juillet .................. | 783 237 | 3 |
| | Août .................. | 1 600 000 | 9 |
| | Septembre ........... | 673 714 | 4 |
| | Octobre .............. | 453 719 | 2 |
| | Novembre ........... | 58 359 | 1 |
| | Décembre ........... | 195 920 | 2 |
| | Total ...... | 4 773 766 | 46 |

La saison d'intense activité semble être l'été et le début de l'automne: rôle du sucre, rôle du vin sans doute. Le zéro de juillet 1650 paraît un accident. Il convient de manier avec prudence ces exemples trop rares: n'en tirons pas trop imprudemment de loi générale[1].

Au delà de la conjoncture saisonnière, la conjoncture cyclique, décennale si l'on veut, est plus nette. Elle s'explique dans la zone tempérée par la succession des bonnes et des mauvaises récoltes, dix ans semblant suffire pour compenser, au Portugal, les unes par les autres; elle peut s'expliquer au Brésil et dans le reste de l'Empire par les mêmes raisons et aussi par le rythme de l'expansion, les spéculations trop généreuses sur l'avenir, la différence entre le rythme d'accroissement de la consommation et celui du personnel et des instruments de production, l'unité marginale étant proportionnellement trop élevée dans le cas du second. Mais elle est difficile à discerner parce que les prix sont taxés ou homologués, parce que les contrats portent sur plusieurs années. Elle apparaît assez nettement dans l'activité de l'Hôtel des Monnaies de Lisbonne, dans le passage du sel portugais au Sund, dans la plupart des prix de produits portugais sur le marché d'Amsterdam. Notons la correspondance, la concordance entre les mouvements: monnaie et céréales, mais aussi céréales et sel. Si la courbe du Sund n'est pas exactement parallèle à celle du froment de Bragance, elle en suit les aspérités et les creux avec un léger retard parfois. Comme pour la conjoncture saisonnière, les

1. ANTT, Funchal: Douanes (1620 et 1650).

mouvements et leurs concordances sont plus faciles à mettre en valeur en Europe que dans l'Empire. Ils sont sans doute aussi moins nets dans l'Empire qu'en Europe, malgré les hauts et les bas de la guerre maritime.

Plus profonds que les mouvements cycliques les mouvements de longue durée, mouvements interdécennaux, ignorés peut-être du XVI^e siècle « pressé de vivre », agitent l'économie portugaise au XVII^e. Ici la conjoncture militaire, les inventions techniques, les modifications de l'organisation et de la politique économiques jouent leur rôle. En gros distinguons une poussée de 1570 à 1600, une dépression de 1600 à 1620, à nouveau une poussée de 1620 à 1640, suivie d'une dépression de 1640 à 1670[2].

Encore le caractère de la dernière phase est-il peut apparent : les prix montant dans cette période de guerre et d'inflation permettent l'enrichissement des affairistes, et, si l'on veut, une prospérité partielle et malsaine.

A une échelle plus petite, quel est le mouvement séculaire de l'Atlantique portugais ? Faut-il parler de la relève de l'Inde par le Brésil ? Dans ce cas la relève est belle et l'Empire y a gagné : à la chaîne des comptoirs commerciaux de l'Océan Indien s'est substituée une véritable colonie d'exploitation et de peuplement alimentant un trafic naval plus facile, plus rentable, plus solide, plus utile à l'économie générale de l'Europe. Le développement de la colonie brésilienne a même entraîné celui des « sous-colonies » de la côte occidentale d'Afrique. Donc mouvement séculaire positif non seulement parce que l'Empire atlantique est né, mais aussi parce que l'Empire portugais dans son ensemble s'est agrandi et fortifié. Plus encore : l'Orient portugais n'a pas vraiment connu la décadence économique qu'on lui a longtemps prêtée pour le XVII^e siècle. Sans doute a-t-il perdu des comptoirs. Mais Joel Serrão a bien montré qu'au moins jusqu'en 1640 le commerce portugais des épices ne fait que croître[3]. S'il apparaît moins important, c'est qu'il n'est plus un monopole du Portugal, qu'il n'est plus le seul commerce des Portugais. Seule, en réalité, son importance relative décroît, non sa valeur absolue.

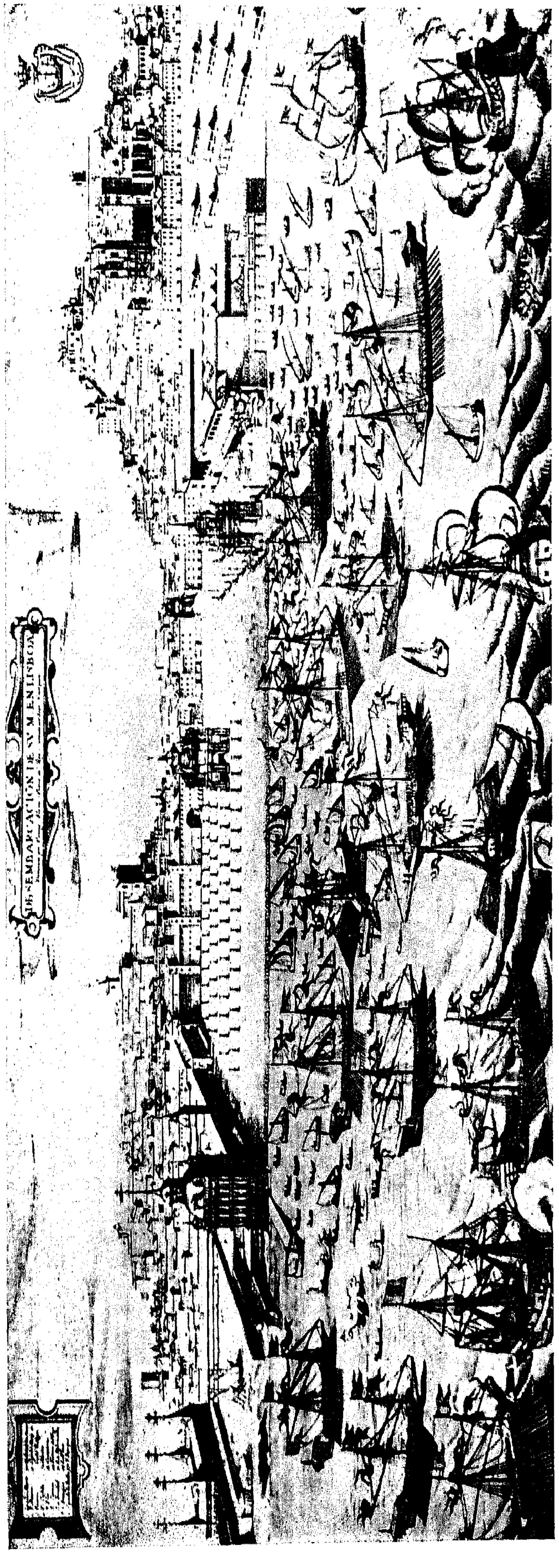
Pour le Portugal la hausse séculaire du XVI^e se poursuit au XVII^e siècle, non seulement jusqu'en 1640 comme dans l'ensemble de l'Europe mais même après cette date. Si une amorce de dépression intervient c'est à la fin du siècle sous le coup de la concurrence antillaise au sucre brésilien; et encore, Minas est-il là avec son or noir pour prendre la relève. Un seul fait peut limiter le côté spectaculaire de cette poussée du siècle : elle n'est plus propre au Portugal ou même à la Péninsule ibérique — où l'Espagne au contraire décline après 1640 —; elle se retrouve,

---

2. Sur la période postérieure à 1670, voir V. Magalhães Godinho, *Annales ESC*, 1950, n° 2. Pour les rapports avec le « cycle » luso-brésilien « mono-cultural », voir plus loin notre conclusion générale. Ajoutons que les historiens se tournent maintenant vers une explication climatique ou météorologique du « Kondratieff » — le mouvement de longue durée — préindustriel.

3. Dans *Vértice*...





LE PORT DE LISBONNE EN 1622

(*in* J. B. Lavanha, *Viagem da catholica real Magestade del Rey D. Felipe II.* Madrid, 1622, in-fol. 78 fol. et pl.)

*Cliché gracieusement offert par le R.P. Dias Diniz, O.F.M.*

et ce qui est plus grave, plus forte en Hollande, en Angleterre, peut-être en France, malgré les lieux communs classiques sur la grande dépression du XVIIe siècle. Elle est moins rapide que les poussées anglaise ou hollandaise, mais elle est réelle.

## GEOGRAPHIE ET CONJONCTURE

Le mouvement séculaire positif de l'économie portugaise se manifeste sur le plan géographique. Non seulement on voit l'Océan atlantique cesser d'être un lieu de passage pour devenir comme l'Océan Indien et, plus que lui encore, un espace de colonisation mais, à l'intérieur même de l'Atlantique, les modifications ne manquent pas. L'Atlantique Sud connaît une vie réservée, au siècle précédent, à l'Atlantique Nord. Dans l'Atlantique Sud, la partie orientale perd de son importance au profit de la partie occidentale. Dans l'Atlantique Nord au contraire, les liens avec Terre-Neuve se relâchent, les navires portugais jouent un rôle moins important dans la redistribution intra-européenne, Amsterdam se substitue à Anvers comme centre de cette redistribution; il sera après 1670 très concurrencé par Londres. Se conformant de leur mieux aux impératifs climatiques ou hydrographiques, les grandes routes commerciales portugaises sont :

Portugal - Madère - Cap Vert - Golfe de Guinée - Angola
Portugal - Madère - Cap Vert - Le Cap
Portugal - Madère - Cap Vert - Rio de la Plata
Angola - Brésil
Golfe de Guiné - Cap Vert - Brésil
Rio de la Plata - Brésil - Açores - Portugal
Le Cap - Açores - Portugal
Angola (Cap Vert) - Açores - Portugal
Madère ou Açores ou Portugal - Angleterre et colonies
(Terre-Neuve, Nouvelle Angleterre, Barbades)
Madère ou Açores ou Portugal - Hollande } et retour
Madère ou Açores ou Portugal - Baltique } et retour
Madère ou Açores ou Portugal - Galice } et retour
Madère ou Açores ou Portugal - Séville } et retour
Madère ou Açores ou Portugal - Méditerranée } et retour
Açores - Madère - Mazagan
Madère - Portugal

Le mouvement séculaire modifie donc la géographie commerciale. Il influe aussi sur la géographie de la production : c'est toute la naissance du paysage sucrier brésilien avec ses arrière-plans d'élevage, du paysage vinicole madérois, la mise en friche des terres métropolitaines, la conquête défintive des Açores par le paysage céréalier qu'il faudrait

décrire ici. L'Afrique est moins touchée; mais, comme au Brésil, la soif du métal et surtout du métal précieux, donc le besoin de numéraire, font progresser la connaissance géographique.

A l'intérieur du mouvement séculaire, les mouvements de longue durée se traduisent aussi sur le plan géographique, celui en particulier de la géographie des ports. C'est très net au Portugal: au XVIe siècle, l'Inde avait fait la fortune de Lisbonne. Les petits ports avaient perdu de leur importance. Certains même semblent avoir disparu, du moins des listes du grand trafic: Esposende, par exemple, qui ne figure plus sur l'atlas de l'Escurial de 1580-98, où Peniche n'est même pas mentionnée. Avec le développement du Brésil à la fin du XVIe et dans la première moitié du XVIIe siècle, développement lié à l'initiative privée et à l'utilisation de navires modestes n'exigeant pas de gros capitaux, on voit les anciens ports reprendre de l'importance. Ce sont Porto, Viana où, en 1619, 200 navires commercent avec le Brésil, Vila do Conde, Aveiro, Peniche, Setúbal, Sines (au Sud de Setúbal), Portimão, Faro (en Algarve) et au delà de la mer, Funchal et Terceira. A côté d'eux Azurara (au Nord de Porto), Mira (au Sud d'Aveiro), Buarcos (près de Figueira), Figueira, Pederneira (Nazaré), São Martinho (au Sud de Nazaré), Melides ne sont pas négligeables bien que leur importance soit due en grande partie à la pêche. Sans doute Ponte de Lima (en amont de Viana), Esposende (au Sud de Viana), Fão (au Sud d'Esposende), Alfeizerão (en amont de São Martinho), Atouguia (près de Peniche), Silves semblent avoir disparu, du moins pour le trafic international. Par contre Viana, Peniche, Portimão sont les nouveaux grands ports. Dans l'Algarve, à côté de Tavira, Faro et Vila Nova de Portimão qui restent les plus importants, les autres ports sont encore actifs: Albufeira, Porches (à l'Ouest d'Albufeira), Lagos, Sagres, Carrapateira sur la côte Ouest[4].

La guerre contre les Hollandais, la nécessité pour les navires de former des flottes, la création de la Compagnie Générale, rendent à Lisbonne le rôle de premier plan qu'elle avait tendance à perdre, sans l'avoir vraiment perdu. En effet nous assistons avant 1580 à une montée de Lisbonne, de 1580 à 1620 à la montée des petits ports et à la stabilisation de Lisbonne, et de 1620 à 1670, à la décadence des petits ports et à la reprise de Lisbonne. Rythme de longue durée mais plus lente encore que celui que nous indiquons plus haut, et qu'il ne faut pas exagérer. Après Lisbonne, remarque en 1668 sa municipalité, les ports qui ont le plus profité du commerce d'outre-mer sont Porto, Viana, Aveiro, Setúbal. Ces ports de moyenne grandeur se sont, sommes toutes, assez bien défendus[5].

Au Brésil, le mouvement est différent: ce n'est pas celui de la concentration et de la dispersion, mais du centre de gravité qui se déplace: de São Vicente, soit de l'Extrême Sud, à Pernambouc puis à

4. *Cf.* Jaime Cortesão, *Economia da Restauração* ...
5. *Elem. Lisboa*, t. VII, pp. 101-102.



Bahia, c'est-à-dire au Nord, avec une tendance à revenir vers le Sud, tendance qui triomphera avec l'essor minier et le développement de Rio. Sur la côte d'Afrique occidentale et centrale au contraire, il n'y a pas va-et-vient mais mouvement constant vers le Sud, c'est-à-dire vers des pays plus éloignés et moins connus mais aussi plus riches, plus facilement exploitables. Enfin, dans les divers archipels on voit les habitants hésiter sur l'emplacement définitif du port central: Funchal ou Machico, Santiago ou Praia, Terceira ou Ponta Delgada?

Les mouvements de longue durée agissent sur la géographie à travers les crises cycliques: c'est vrai du sucre de Madère fatigué de son sol et qui multiplie les mauvaises récoltes comme par lassitude et mauvaise volonté. C'est vrai surtout du blé de la métropole et des Açores. Ici la crise cyclique est fondamentale car elle menace ou frappe de mort une partie de la population. Elle appelle donc les solutions rapides. Et le maïs en est une, avec l'émigration. Les crises cycliques modifient donc la géographie de l'Empire portugais, son paysage. Les crises saisonnières moins. Sans doute encouragent-elles, elles aussi, l'émigration. Sans doute, la position des navires sur la carte de l'Atlantique est-elle assez différente au printemps ou en automne et en été ou en hiver. Sans doute, à l'intérieur des grandes villes de la côte et de leur région immédiate l'activité se reporte-t-elle vers le port au printemps ou en automne, du moins au Portugal. Mais ces transformations sont fugitives si le mouvement saisonnier ne devient pas cyclique.

## STRUCTURES ET CONJONCTURE

On peut se faire une idée de l'importance quantitative des facteurs composant l'activité économique par l'étude quantitative des marchandises composant le trafic. Nous savons par exemple ce qu'apportaient à Lisbonne les navires entrés dans le port de 1641 à 1649 et venus de l'étranger[6]:

| | | |
|---|---|---|
| Blé ............................ | 49 navires | Nourriture ........... = 229 |
| Blé et autres marchandises | 94 » | |
| Seigle ........................ | 16 » | |
| Orge ......................... | 3 » | |
| Riz ........................... | 4 » | |
| Morue ....................... | 48 » | |
| Poisson ..................... | 7 » | |
| Beurre ...................... | 8 » | |
| Produits variés ............... | 85 » | Indéterminé ........ = 85 |

6. V. Rau, dans *Anais Acad. Port. Hist.*, t. II-5, p. 254.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Bois | 63 navires | Bois | = 101 |
| Bois de construction | 28 » | | |
| Mâts | 6 » | | |
| Douves | 4 » | | |
| Fer | 15 » | Prod. minéraux | = 29 |
| Plomb | 2 » | | |
| Charbon (houille) et autres marchandises | 12 » | | |
| Agrès et munitions | 5 » | Prod. manufacturés | = 59 |
| Armes et munitions | 21 » | | |
| Papier | 2 » | | |
| Sparte et Sparterie | 13 » | | |
| Divers | 18 » | | |
| Sans chargement ou chargement non précisé | 53 » | Indéterminé | = 53 |
| Total | 556 » | | = 556 |

Une telle statistique, c'est bien évident, est très rudimentaire. Elle ne fait état que du trafic avec l'étranger. Elle ne tient pas compte de la taille des navires et 138 sur 556 transportent des marchandises variées. Sur le reste, la moitié ravitaille le Portugal en produits alimentaires, le quart y apporte du bois et le dernier quart des minéraux ou des produits manufacturés.

C'est à Madère que nous pouvons étudier la place respective des différents produits portugais dans le commerce. Reportons-nous au tableau des entrée et sorties du port de Funchal pour 1620 et 1650. Les places respectives du sucre et du vin s'y sont modifiées durant cette période, nous l'avons vu. Le reste compte peu à l'exportation. A l'importation, la place des textiles est écrasante, plus écrasante que ne l'est celle du vin à l'exportation : 3 618 844 réaux de droits de douane en 1650, sur 4 783 994 payés en tout. Ensuite vient le bois avec 612 122 réaux : le liquide généreux exige des tonneaux. L'île importe en sucre de quoi payer 193 227 réaux. Les cuirs coûtent 84 020 réaux et les divers 275 781 réaux[7].

Notons-le bien : la position des deux ports, Lisbonne et Funchal, est très différente : l'un, Funchal, assure le débouché et le ravitaillement d'une île; l'autre est une centre de redistribution pour tout l'Empire. Et pourtant leurs trafics sont-ils si différents ? Le blé ne paie pas de droits de douane : ils ne figurent donc pas sur les registres de Madère alors qu'il joue, nous le savons, sur le marché de Funchal un rôle important. A Lisbonne, les textiles n'apparaissent pas à la lumière de nos

7. *Cf.* note 1.



statistiques : c'est qu'ils font partie de ces « marchandises diverses » qui remplissent au moins 138 navires. Et c'est une partie importante. Que transporter d'autre ? Enfin dans les deux ports la part des importations de bois est analogue. Trafic complexe donc mais non sans unité. On peut comparer avec les marchandises importées et exportées entre 1596 et 1613, à Bahia et à Pernambouc, par le marchand Miguel Dias de Santiago[7bis]. A l'exportation : presqu'uniquement du sucre; à l'importation : presqu'uniquement des textiles. Indice d'une certaine spécialisation des marchands ?

Autre problème de structure : celui des nationalités des navires qui participent au trafic. A Madère elles se répartissent ainsi :

SORTIES 1620 :

| | | |
|---|---|---|
| Anglais | 14 | (surtout nefs) |
| Hollandais et Flamands | 10 | (surtout nefs et *charruas*) |
| Portugais | 10 | (surtout caravelles) |
| Français | 8 | (surtout *navios*) |
| Espagnols | 2 | (1 *barco* ou *pataxo*) |
| Total | 44 | |

| | SORTIES 1650 : | ENTRÉS 1650 : |
|---|---|---|
| Anglais | 11 | 11 (nefs et *navios*) |
| Hollandais et Flamands | 5 | 5 (semaques et *navios*) |
| Hambourgeois | 2 | 2 (nefs) |
| Français | 9 | 7 (nefs et *navios*) |
| Portugais | 2 | 12 (caravelles) |
| Génois | 3 | (nefs) |
| Total | 32 | 37 |

Remarquons le rôle des nations du Nord et de leurs gros bateaux et en 1650 la disparition des Espagnols. Mais sur de petits nombres il est difficile de préciser l'influence de la conjoncture[8].

7bis. Londres, PRO, SP 9/104.
8. V. Rau, dans *Anais Acad. Port. Hist.*, t. II-5.

Retrouvons-nous les mêmes proportions à Faro? Virgínia Rau nous donne le tableau suivant pour les années 1619-1657 et 1663-1683 :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Anglais | 380 | soit en moyenne | annuelle | 46 2 % |
| Holandais | 168 | » | » | 15,3 % |
| Français | 120 | » | » | 14,5 % |
| Espagnols | 78 | » | » | 6,2 % |
| Allemands | 45 | » | » | 11,7 % |
| Italiens | 31 | » | » | 3,0 % |
| Danois | 7 | | | |
| Portugais | 1 | | | |
| Non identifiés | 17 | | | |
| Total | 847 | | | |

Le détail du tableau nous révèle que les Allemands se substituent aux Hollandais pendant la guerre luso-hollandaise (1621-1640). Les Anglais sont toujours présents sauf dans les années 1626-1630 et les Français souvent absents, en particulier dès avant leur entrée dans la guerre de 30 ans (1633) jusqu'à la Restauration (1640). Les Espagnols sont notés à partir de 1666.

Pour Lisbonne, V. Rau nous donne de 1641 à 1685 (avec des lacunes) :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hollandais | 477 | soit en moyenne | annuelle | 44,1 % |
| Anglais | 398 | » | » | 33,7 % |
| Allemands | 145 | » | » | 13,5 % |
| Français | 20 | » | » | 2,1 % |
| Danois | 22 | | | |
| Suédois | 18 | » | » | 3,9 % |
| Norvégiens | 13 | (Scandinaves) | | |
| Polonais | 2 | | | |
| Portugais | 1 | | | |
| Non identifiés | 19 | | | |
| Total[9] | 1 115 | | | |

Naturellement, cette statistique fondée sur les « visites » de l'Inquisition ne porte qu'exceptionnellement sur les navires portugais. Le Nord reste prépondérant. Les transports de bois et d'agrès expliquent la place des Scandinaves à Lisbonne, celui du sel le rôle prééminent qu'y jouent les Hollandais.

9. V. Rau, dans *loc. cit.*



Enfin problème de structure de l'économie : celui de l'origine ou de la destination des navires. A Faro, de 1619 à 1683, les 847 navires qui entrent viennent des ports suivants :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Anglais | 346 | soit en moyenne | annuelle | 42,6 % |
| Hollandais | 139 | » | » | 12,4 % |
| Espagnols | 124 | » | » | 11,1 % |
| Français | 100 | » | » | 12,3 % |
| Allemands | 46 | » | » | 11,4 % |
| Italiens | 20 | » | » | 2,4 % |
| Danois | 8 | | | |
| N. Afrique | 5 | | | |
| Non identifiés | 59 | | | |
| Total | 847 | | | |

Entre 1642 et 1684 à Lisbonne les navires arrivent de :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Hollande | pour 28,8 % | en moyenne | par an |
| Angleterre | » 22,9 % | » | » |
| Allemagne | » 11,7 % | » | » |
| Scandinavie[10] | » 9,3 % | » | » |

La douane de Madère nous donne une idée à la fois des provenances et des directions des navires. Nous ne connaissons les provenances que pour l'année 1650 :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Angleterre | 458 901 | réaux | de droits | payés |
| Possessions anglaises : | | | | |
| Nouvelle Angleterre | 331 083 | » | » | » |
| Terre-Neuve | 2 530 | » | » | » |
| Barbades | 55 655 | » | » | » |
| France | 1 157 370 | » | » | » |
| Hollande | 1 397 525 | » | » | » |
| Allemagne | 546 510 | » | » | » |
| Portugal | 76 500 | » | » | » |
| Cap Vert | 323 893 | » | » | » |
| Non identifiés (mais sans doute Portugais) | 36 073 | » | » | » |
| Non identifiés | 387 954 | » | » | » |
| Total | 4 773 994 | » | » | » |

10. V. Rau, dans *loc. cit.*

Nous connaissons les directions pour 1620 et 1650 :

Pour 1620 :

| | | |
|---|---|---|
| Flandre et Hollande | 1 591 915 | réaux |
| Angleterre | 1 001 742 | » |
| France | 684 593 | » |
| Portugal | 260 470 | » |
| Açores | 25 853 | » |
| Brésil | 13 800 | » |
| Cap Vert | 2 300 | » |
| Angola | 700 | » |
| Canaries | 172 499 | » |
| Inconnue | 32 800 | » |
| Total | 3 786 672 | » |

Pour 1650 :

| | | |
|---|---|---|
| Angleterre | 43 647 | réaux |
| Nouvelle Angleterre | 190 579 | » |
| Terre-Neuve | 225 411 | » |
| France | 473 316 | » |
| Barbades | 188 362 | » |
| Hollande | 1 623 970 | » |
| Brésil | 1 376 739 | » |
| Açores | 8 966 | » |
| Lisbonne | 8 748 | » |
| Total | 4 139 738 | » [11] |

Encore une fois, le blé ne paie aucun droit. Et il est difficile de juger de la structure d'un trafic sur une ou deux années de ce trafic. Cela dit, la place de la Hollande n'a pas changé entre 1620 et 1650 : ou plutôt elle a pu changer beaucoup, mais est redevenue en 1650 ce qu'elle était en 1620. Au contraire celle de l'Angleterre en 1650 est menacée : la guerre civile sévit en Grande Bretagne et le Portugal soutient les royalistes. C'est le vin qui gonfle après 1640 les exportations de Funchal vers le Brésil.

Voilà quelques indications quantitatives qui précisent l'organisation générale du trafic portugais et son évolution pendant notre période, autour de cette grande crise de l'Empire dans les années 1630-1640. Reste à nous demander si la structure profonde de l'économie impériale subit elle aussi l'influence de la conjoncture.

11. *Cf.* note 1.



Si nous nous penchons sur la structure profonde du système économique, nous sommes amenés à nous poser neuf questions :

1o L'économie atlantique portugaise au XVIIe siècle est-elle une économie monétaire ? c'est-à-dire une économie où la monnaie métallique joue le rôle d'instrument d'échange ? Nous avons vu combien ce rôle de l'or et de l'argent ou même de cuivre était limité au monde du commerce et surtout du grand commerce, aux villes et surtout aux ports. Encore la monnaie est-elle fortement aidée par le crédit, la lettre de change surtout, qui restreint souvent le rôle de la monnaie aux réglements. Dans ces limites cependant, celle-ci est essentielle et d'autant plus que le papier monnaie n'existe pas.

2o Cette économie monétaire est-elle seulement une économie de circulation ou aussi une économie de production ? L'économie portugaise n'a jamais été une pure économie de circulation. En dehors des cultures de subsistance, elle produisait le sel nécessaire à une partie de l'Europe. Mais avec l'exploitation de l'Inde Orientale, l'élément moteur de cette économie est devenu essentiellement la circulation et le commerce des épices. Au contraire, la mise en valeur du Brésil a entraîné, à côté de l'économie de circulation, le développement d'une économie de production. Entre les deux économies, la différence est importante en ce qui concerne l'utilisation des revenus. Dans une économie purement comerciale, les revenus entrent dans les caisses d'un nombre restreint de commerçants qui les utilisent soit dans de nouveaux investissements, soit dans des dépenses de luxe. Si ces dépenses ne sont pas satisfaites à l'étranger, elles tendent à développer dans le pays une industrie de luxe. Dans une économie industrielle, au contraire, les revenus sont en partie distribués entre un grand nombre de salariés. Ceux-ci, par leur demande, créent une consommation et par conséquent une production de masse. Cependant dans le cas du Brésil « esclavocrate » les conséquences de l'économie industrielle sont un peu différentes : la consommation et par suite la production de masse n'existent pas pour deux raisons. D'un côté, la part du travail dans le coût de production du sucre est relativement peu élevée : la part de revenu attribuée au travail représentera donc peu de chose. D'un autre côté, une part essentielle de ce travail est assurée par les esclaves, c'est-à-dire des machines faisant partie du capital, jouant dans la comptabilité de l'*engenho* le rôle d'un coût fixe et non d'un coût variable et dont le pouvoir de consommation est très faible, surtout dans le domaine des produits industriels. Les revenus paient donc le capital fourni par l'extérieur ou les consommations de luxe du *senhor de engenho* [12]. Il n'y aurait donc

12. *Cf.* les travaux de Celso Furtado. Sur l'émigration portugaise, cf. Orlando Ribeiro, *Aspectos e problemas* ... Naturellement dans l'économie de circulation il faut distinguer le commerce proprement dit de l'industrie du transport. Le transport est une production de services.

pas de grande différence avec le commerce de l'Inde orientale si, pour le *senhor de engenho*, la part de « profits » n'était presque nulle. Il apparaît que le grand profiteur est le commerçant qui fait le commerce du sucre entre le Brésil et Lisbonne ou entre Lisbonne et Amsterdam, et que l'augmentation de 100 % que subit le prix du sucre en traversant l'Atlantique n'est pas dû uniquement au coût du transport. Quand le *senhor de engenho* se fait lui-même commerçant pour envoyer, à ses risques et périls, son sucre à Lisbonne, il gagne beaucoup plus. Mais que lui demande son transporteur ?

3° Cette économie monétaire commerciale et industrielle est-elle capitaliste ? On appelle capitalisme un système économique fondé sur la distinction entre les possesseurs des instruments de production qui ont la gestion et les profits de la vie économique, et les forces de travail; système caractérisé par l'usage de techniques progressives, par une production de masse, par l'existence d'un marché national ou international. Ce capitalisme suppose que la monnaie ne joue pas seulement le rôle d'instrument d'échanges mais aussi de réserve de valeur. C'est certainement le cas au Portugal et en particulier dans la classe des Nouveaux Chrétiens. Les affaires d'armement naval sont en général capitalistes, fondées par exemple sur le prêt à la grosse aventure. Le capitalisme varie avec les ports : plus important à Lisbonne, il l'est moins à Madère, encore moins sur le littoral portugais. Mais l'industrie, une bonne part du commerce sont encore affaires artisanales, pré-capitalistes. Quant à la production agricole, elle ne revêt un caractère capitaliste qu'au Brésil avec le sucre. L'*engenho de açúcar* exige, pour l'époque, de gros investissements. Il est vrai qu'il représente plutôt une forme d'industrie alimentaire que d'agriculture proprement dite, celle-ci étant plutôt aux mains des « *lavradores* ».

Du fait de la conjoncture, ce capitalisme a subi une évolution. Au Portugal, le passage déjà étudié de la concentration géographique à la dispersion, et de nouveau à la concentration correspond au passage de la concentration financière à la dispersion et de nouveau à la concentration : grosses affaires de l'Inde avec l'appui des grandes maisons étrangères, affaires plus modestes du Brésil puis de nouveau concentration des capitaux après 1649. A Madère même les registres de la Douane révèlent un léger mouvement de concentration, comme le montrent les droits payés par les marchands à l'exportation ou à l'importation[13].

Sorties 1620 :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Guilherme Roiz | 592 284 | réaux |
| 2 | Jaques Guilherme Domis | 541 843 | » |
| 3 | Andreas Esculmes | 270 085 | » |
| 4 | Luis Gonzales | 262 000 | » |
| 5 | João Pintor | 252 586 | réaux |
| 6 | Jaques Guilherme | 201 713 | » |
| 7 | Roberto Alberto | 180 685 | » |
| 8 | Raymond Biart | 176 705 | » |
| 9 | Roberto Vilovit | 149 335 | » |
| 10 | Cornelles Sellos | 118 422 | » |
| 11 | Guillaume Craforte | 85 696 | » |
| 12 | Jaques Mathias | 77 911 | » |
| 13 | Nicolas Hians | 25 400 | » |
| 14 | Francisco Roiz Tavira | 12 980 | » |
| 15 | João Hians | 11 377 | » |
| 16 | João Roiz Tavira | 8 503 | » |
| 17 | F.co Gonzalves Silvestre | 4 345 | » |
| 18 | Gonzalo Roiz Jardim | 366 | » |
| | Total | 2 972 236 | » |

13. ANTT, Fazendo do Funchal : Alfândega (Années 1620 et 1650).



Sorties 1650 :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Mathieu da Gama | 798 141 | réaux |
| 2 | Richard Piqueforte | 447 123 | » |
| 3 | Manuel Tomas | 431 978 | » |
| 4 | (Capitaine) Diogo Guerreiro | 320 096 | » |
| 5 | Duarte Zormans | 312 530 | » |
| 6 | António Lopes Maciel | 304 716 | » |
| 7 | António Camachio | 174 900 | » |
| 8 | Ilias Forte | 80 700 | » |
| 9 | Albano Veloni | 65 956 | » |
| 10 | Mendes Duro | 63 200 | » |
| 11 | Ignacio Fernandes Pinto | 62 720 | » |
| 12 | António Gonçalves d'Araújo | 35 916 | » |
| 13 | Guilherme Rei | 31 968 | » |
| 14 | George Pasmer | 30 470 | » |
| 15 | Jerónimo Fernandes Pereira | 29 200 | » |
| 16 | Jorge Freire | 18 715 | » |
| 17 | M. Rodrigues Pereira | 17 316 | » |
| 18 | Manuel Valente | 13 096 | » |
| 19 | David Tomás | 9 260 | » |
| 20 | Gonçalo Dinis | 5 000 | » |
| 21 | F.co de Noronha Henriques | 4 726 | » |
| 22 | Henrique Cortomor | 3 880 | » |
| 23 | Jacyntho Biart | 1 900 | » |
| 24 | Gonçalo Rodrigues | 1 750 | » |
| 25 | João Lopes Maciel | 1 250 | » |
| | Total | 3 266 507 | » |

Entrées 1650 :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Richard Piqueforte ..................... | 748 853 ½ | réaux |
| 2 | Ignacio Fernandes Pinto .............. | 602 477 | » |
| 3 | Duarte Zormans ........................ | 597 415 ½ | » |
| 4 | Diogo Guerreiro ........................ | 414 570 | » |
| 5 | Manuel Tomás ........................... | 271 941 | » |
| 6 | Mathieu da Gama ..................... | 202 934 | » |
| 7 | Jorge Pasmer .............................. | 123 304 | » |
| 8 | António Lopes Maciel .............. | 116 020 | » |
| 9 | Manuel Mendes Duro .................. | 102 770 | » |
| 10 | Diogo Fernandes Branco ........... | 69 898 | » |
| 11 | Brás Rodrigues da Silva .............. | 69 650 | » |
| 12 | Guilherme Rei ........................ | 55 655 | » |
| 13 | João Lopes Maciel ..................... | 34 328 | » |
| 14 | Manuel Vieira ........................... | 33 318 | » |
| 15 | Vicente Gomes ........................... | 28 401 | » |
| 16 | João Quelle .............................. | 24 560 | » |
| 17 | Jorge Freire .............................. | 21 810 | » |
| 18 | Jacyntho Biart ........................... | 5 897 | » |
| 19 | António Camachio ..................... | 1 980 | » |
| 20 | Manuel Valente ........................ | 1 020 | » |
| | Total ........................ | 3 526 802 | » |

Si l'on tient compte de la dévaluation du réal, le trafic de Madère, on le voit, n'a pas augmenté entre 1620 et 1650. Le nombre des marchands a plutôt augmenté. Mais celui des gros marchands a plutôt diminué, chacun d'entre eux faisant des chiffres plus forts même en tenant compte de la baisse du réal. En s'accentuant, cette tendance oligopolistique, déjà structurelle, suit le mouvement général de concentration postérieur à 1648. Au Brésil les capitaux engagés dans le commerce sont aux mains des Nouveaux-Chrétiens. Beaucoup d'entre eux possèdent même des *engenhos de açúcar*. Cependant la prise de Pernambouc détourne une partie de ce capitalisme du monde portugais. Lorsque les Portugais réoccupent Recife, les Nouveaux-Chrétiens qui ont goûté la tolérance hollandaise abandonnent le Brésil pour les Antilles et la Hollande. Et l'économie portugaise en reste affaiblie.

4° Ce capitalisme est-il commercial ? On appelle capitalisme commercial un capitalisme où les possesseurs des capitaux sont les commerçants. Dans la mesure où il existe au Portugal une production industrielle, elle est entre les mains des artisans. Mais l'industrie extractive et les industries maritimes sont entre les mains de *contratadores* donc de commerçants-financiers, travaillant pour le roi, ou de commerçants travaillant pour eux-mêmes, la plupart Nouveaux-Chrétiens ou d'origine étrangère, comme à Madère. La production du sucre brésilien dépend aussi de cette classe commerçante mais dans une mesure difficile à déterminer.



Dans la mesure où une partie des maîtres de moulins est indépendante des grands négociants, il existe au Brésil une sorte de capitalisme industriel, c'est-à-dire un capitalisme où la gestion et les profits de la production sont entre les mains d'une classe particulière, distincte de celle des commerçants. Mais c'est un capitalisme industriel d'un genre particulier, fortement enraciné dans la terre et qui reste en même temps un capitalisme agricole, bref un capitalisme agro-industriel.

Il y a là une différence fondamentale avec l'économie coloniale portugaise dans l'Inde, toute entière entre les mains des commerçants.

5° Cette économie est-elle libérale ? Le marché y obéit-il à une loi de l'offre et de la demande non corrigée par l'intervention de l'autorité ? Il faut distinguer ici le vieux marché traditionnel, local, agricole et artisanal et le marché de la grande ville et du port, marché des céréales, des produits coloniaux de spéculation. Le marché traditionnel tend à échapper à la loi du juste prix mais il y est toujours plus ou moins lié. Le marché moderne est triple :

- Marché libre pour les produits coloniaux de spéculation : sucre et tabac, du moins dans la métropole et à l'exportation;
- marché de contrat, aux oscillations moins rapides, pour certains produits dont ont besoin l'Etat et les collectivités publiques : charbon par exemple;
- marché contrôlé pour certains produits de première nécessité comme le blé ou comme le sucre au Brésil et dont le prix est homologué par les municipalités.

Dans la mesure où le marché est libre, la concurrence joue assez bien : fluidité et atomicité de l'offre et de la demande sont suffisantes en général pour donner au prix sa sensibilité. Mais le cas est rare.

6° Cette économie est-elle mercantiliste ? Autrement dit, présente-t-elle cette collaboration de l'Etat et du commerce pour la conquête des marchés extérieurs et la balance commerciale favorable ? L'activité économique est souvent, pour l'Etat portugais, c'est un fait, un moyen de gagner de l'argent et de couvrir ses énormes dépenses : les impôts sur les esclaves, le sucre et le tabac, les droits de douane, l'exploitation du bois-brésil, autant de ressources pour la *Fazenda*. De plus, en luttant contre l'envahisseur hollandais, ce sont d'abord ses commerçants, ses armateurs, ses *senhores de engenhos* que sauve le Portugal. Mais les Portugais semblent longtemps ignorer l'importance de la balance du commerce. Ils ne voient pas tout de suite que c'est son déséquilibre qui provoque la fuite de leur métal précieux. Ils s'en apercevront seulement à la fin de notre période et prendront des mesures pour diminuer les importations de produits manufacturés anglais.

7° Cette économie est-elle réellement une économie coloniale ? Dans l'ensemble il est assez facile de répondre oui. D'une part, le roi reste fidèle au principe du Pacte Colonial et à ce qu'ailleurs on appelle

les Actes de Navigation. D'autre part, les populations d'Afrique et d'Amérique sont exploitées sans vergogne — les *aldeias* jésuites mises à part — au profit des Portugais. Enfin la déforestation, l'usure des terres par la monoculture sont des phénomènes classiques de l'exploitation coloniale. Il faudrait cependant apporter quelques nuaces. L'industrie, par exemple, est interdite dans les colonies. Le Brésil a le droit cependant de raffiner autant de sucre qu'il le désire et le Portugal n'a jamais prétendu, comme l'Angleterre, avoir ses raffineries métropolitaines. De plus, le commerce des colonies portugaises a été de moins en moins fermé aux étrangers. Enfin, les colons portugais abandonnaient la métropole sans esprit de retour, acceptaient de vivre avec la population indigène ou avec les Noirs et ne reculaient pas même devant le mélange de races.

8° Cette économie mérite-t-elle le qualificatif de cyclique que lui a donné Azevedo : cycle de l'or, cycle du sucre ? Notre deuxième partie fournit les éléments d'une réponse. Plutôt que de cycle quelqu'un a pu parler de complexe « économico-géographique ». Il reste néanmoins que le sucre brésilien a donné sa marque au XVIIe siècle et que son affaiblissement, sous les coups ou non de la concurrence antillaise, modifiera la physionomie du Brésil et même du Portugal.

9° On peut poser les deux questions précédentes en termes plus modernes et plus généraux à la fois, en se demandant si l'économie portugaise atlantique connaît ce qu'on appelle aujourd'hui « des effets de domination »[14].

Au lieu de parler du cycle du sucre, on dira que le sucre est le « produit dominant » dans cette économie. Lúcio de Azevedo ne disait-il pas : « *O Imperio do Assucar* » ? Produit dominant, car la croissance de son commerce entraîne la prospérité générale, et son déclin, un déclin général, alors que l'inverse n'est pas vrai : c'est dans cette irréversibilité que réside, on le sait, l'effet de domination. Esclaves, matériel des *engenhos*, consommation de sel, de vin, de produits manufacturés, tout est commandé, « dominé » par le sucre.

Au lieu de métropole et de colonies, dans l'Empire on parlera de zones dominantes et dominées. Le trafic de l'Angola, de la Guinée, dépendent de la production brésilienne. Celle-ci dépend elle-même des capitaux et du commerce portugais. Le commerce portugais est lié aux fluctuations de la Bourse d'Amsterdam, et donc à la consommation européenne. Si le Brésil n'a pas assez d'esclaves noirs, il se rabat sur les Indiens. Si le Portugal n'a pas assez de sucre brésilien, il fait appel à Madère, à São Tomé. Si Amsterdam n'a pas assez de sucre portugais, il fait appel à l'Amérique non portugaise. Le marché est un « *buyer's market* » où l'acheteur est l'Europe, où le fournisseur de capitaux est aussi l'Europe. Cependant, entre 1600 et 1670, le seul fournisseur possible de sucre est le Brésil et dans l'économie coloniale de l'Europe, l'économie portugaise reste dominante.

14. *Cf.* F. Perroux, *Esquisse d'une théorie de l'économie dominante*, dans *Economie Appliquée* (avril-septembre 1948), pp. 243-300.



Il semble donc y avoir contradiction entre la domination du sucre brésilien sur l'économie portugaise et celle du Portugal sur le Brésil. Mais ce n'est qu'apparence. En réalité ce n'est pas la production du sucre qui est dominante, mais le commerce du sucre lié à la consommation européenne. De même que dans le trafic des esclaves l'avantage marginal obtenu par le Brésil est supérieur à l'avantage marginal cédé à l'Afrique (tabac, eau de vie, bibelots et tissus ne compensent pas réellement la perte de main-d'œuvre que représente l'émigration noire), de même dans le commerce du sucre, l'avantage marginal obtenu par le Brésil n'arrive pas à compenser l'avantage marginal cédé à l'Europe. Si le Brésil fabrique tant de sucre, c'est pour l'Europe, et il ne reçoit pas en échange les éléments de mise en valeur dont il aurait besoin, même en y incluant les Noirs. C'est donc le commerçant en sucre, européen et portugais mais vivant de sucre, qui est le grand « profiteur » de l'Empire, d'autant que c'est souvent le même qui vend esclaves et produits manufacturés à l'Afrique dans des situations de monopole où il impose des prix, autre effet de domination à ajouter au précédent.

## ECONOMIE ET SOCIETE

Les conséquences ethniques et sociales de l'évolution économique portugaise sont peut-être mieux connues que cette évolution elle-même. Ce dont elles manquent, c'est plutôt de ces précisions quantitatives que seules pourront donner les recherches dans les registres notariaux ou paroissiaux. Il n'est pas question pour l'auteur d'entrer dans ce domaine qui pouvait donner matière à plusieurs gros ouvrages. Il se contentera de rappeler certains traits sans lesquels le tableau qu'il a brossé de l'économie resterait obscur.

La population du Portugal n'a pas changé beaucoup semble-t-il au cours de notre période. 1 100 000 âmes vers 1580, 1 200 000 âmes vers 1639 : ces chiffres, avec leur large marge d'erreur ne permettent pas de conclure à une augmentation. Les raisons sont assez claires : la peste de 1580 qui aurait fait 35 000 morts à Lisbonne et 20 000 à Evora — les chiffres sont exagérés — ; l'épidémie des années 1598-1599; les ravages de la variole et de la syphilis qui obligent à créer dans la capitale un quartier spécial pour accueillir les orphelins qu'on enverra ensuite au Brésil; l'épidémie de peste dans l'Algarve de 1646 à 1650; la guerre avec l'Espagne — mais surtout l'émigration non tant celle vers la ville, surtout Lisbonne, qui ne diminue pas la population, que celle d'outre-mer, surtout vers le Brésil. Une partie des émigrés est remplacée par des esclaves qui, au XVIIe siècle, cependant, arrivent moins nombreux. En restant stationnaire, le Portugal se dépeuple donc au profit de son Empire et de sa capitale. Le danger est dans la crise de subsistances, toujours pos-

sible, des villes. Car pour le niveau de la technique agricole le paysan est trop rare sur la terre[15].

Or cette population stagnante est de moins en moins productive. La part des clercs, des gradués d'Université, des soldats, des fonctionnaires augmente tous les ans. La noblesse séduite par les traitements ou pensions est au service du roi, à la Cour ou dans l'Empire. Les « Nouveaux-Chrétiens » — les Juifs — élément très actif, sont l'objet des persécutions du roi et de l'Inquisition. Le fait d'être chrétien leur donne beaucoup de droits et l'accès à certaines professions réservées, comme la médecine ou la chirurgie. Mais ils sont encore l'objet de la surveillance de l'Inquisition et de la méfiance publique. Ils n'obtiennent leur liberté que grâce à de fortes contributions versées au roi. Ils n'ont pas le droit de sortir du royaume même pour les possessions coloniales, même pour les Açores ou pour Madère. Aussi les plus riches s'enfuient-ils à l'étranger, vers « la Nouvelle Jérusalem », c'est-à-dire Amsterdam. Ceux qui restent forment l'essentiel de la bourgeoisie d'affaires qui mêle son sang au sang non sémite donnant ce que l'Inquisition appelle des demi-juifs, des quarts de juifs. Ces mariages renflouent des fortunes familiales en détresse. Ils donnent aux mariés nouveaux-chrétiens la garantie contre l'Inquisition d'une belle famille vieille-chrétienne[16].

Cette population mi-chrétienne, mi-juive, à laquelle il faut ajouter les 5 ou 6 000 étrangers résidant au Portugal, habite surtout Lisbonne qui pendant la domination philippine ne connaît plus qu'occasionnellement les splendeurs d'une vraie cour royale. En 1580, Lisbonne est une très belle ville. Le plus beau site après celui de Constantinople, écrit un contemporain[17]. Mais les environs sont pauvres, desséchés par le soleil. Les installations urbaines et portuaires sont encore rudimentaires. La noblesse continue d'afficher un luxe hautain, malgré les lois somptuaires. Mais le petit peuple, celui des métiers et des petits métiers vit pauvrement de pain noir et de sardines, le pain blanc, fait avec du blé importé, étant réservé aux riches. Les uns et les autres réunis représentent, comme au début du siècle, environ 100 000 habitants. Là dessus, presque 10 000 esclaves qui donnent une couleur particulière à ce grand port d'Europe, le dernier vers l'Ouest et le Sud et même vers l'Est[18].

15. Damião Peres, t. V, 2[e] partie. (*Cf.* II, t. VI, 2[e] partie, chap. I).
16. Damião Peres, *loc. cit.*; et Rebello da Silva et Fortunato de Almeida, chapitres consacrés à la société, *passim.* Cf. nos *Etudes Economiques sur l'expansion portugaise.*
17. Le français Voiture écrit : « Ce sont trois montagnes couvertes de maisons et de jardins qui se mirent toutes dans une rivière large de trois lieues et la ville qui se voit sous le Tage ne paraît pas moins belle que celle qui est sur le bord. » (Cité par F. Castelo Branco, *Lisboa Seiscentista*, p. 35). Cf. nos *Etudes Economiques sur l'expansion portugaise*; I. S. Révah, *Une famille de « nouveaux chrétiens » : les Bocarro Frances*, dans *Revue des Etudes Juives*, 1957, pp. 73-87, et autres études du même auteur.
18. Damião Peres, t. V, 2[e] partie, chap. III. *Cf.* aussi : F. Castelo Branco, *o.c.* Sur Porto on lira les *Documentos e memórias para a história do Porto* (*cf.* notre bibliographie).



Pour peupler l'Empire, la Métropole est aidée par les Açores. Occupées dès le XV[e] siècle, leur démographie a bénéficié de ressources agricoles rapidement fructifiables et peut-être du contact fécond de la race portugaise avec des immigrés flamands ou bretons[19]. Très vite les Açores ont été un pays surpeuplé, capable d'exporter d'énormes quantités de grains pendant les bonnes années, capable aussi de tuer de faim une partie de sa population dans les mauvaises. C'est ce qui explique que, lors de la guerre luso-hollandaise, les capitaines portugais aient pu y recruter si largement de la troupe[20]. En 1622, nous voyons 40 familles quitter les îles pour le Maranhão et en 1628, 200 pour le Maranhão et Rio de Janeiro. Les années 1647-1648 ont été très dures aux îles. « Sur 9 fils qu'une femme avait, en 3 mois 5 sont morts de faim » rappelle le Père Vieira en 1654. Et le roi a envoyé un bateau à Santa Maria pour y prendre 100 familles — soit 500 à 600 personnes — chargées d'aller peupler le Maranhão. Les 52 qui y arrivent des Açores en 1649 représentent 365 personnes. Cependant une lettre du gouverneur du Maranhão en 1650 nous fait déchanter : les émigrés de Santa Maria ne conviennent pas à la colonisation du Maranhão : il vaut encore mieux envoyer des déportés. En 1675, on enverra encore au Para 50 familles, soit 234 personnes, prises dans Faial[21].

Madère représente aussi un point de peuplement : près de 20 000 âmes en 1572, groupées plutôt sur la côte Sud avec une bonne part à Funchal même[22]. Ribeira Brava a 300 feux, Câmara de Lobos 200, Machico 5 à 600, Santa Cruz 800. Faial au contraire sur la côte Nord n'en a qu'une centaine. L'île de Porto Santo 400[23]. Cette population augmente-t-elle ? Les calculs de Paulo Perestrello donnent : en 1580 : 4 938 feux, donc 21 800 habitants et en 1614 : 5 986 feux donc 28 345 habitants[24]. S'il y a augmentation, elle s'explique par le développement même de l'île et par la faiblesse de l'émigration, réelle pourtant[25], par l'existence d'une immigration étrangère que nous révèle la liste des marchands

19. *Cf.* la toponymie : les villages de « Bretanha » à S. Miguel et Flamengos à Faial.
20. *Cf.* chapitre III de la III[e] partie.
21. *Cf.* Manuel de Paiva Boleo, dans *Biblos*, t. XX (1944). Luciano Ribeiro, dans *Bol. Hist. Ilha Terceira*, t. II (1944), p. 299; *Arq. dos Açores*, t. I, p. 485; Macedo, t. I, p. 175; AHU, Açores I (1635 et 16 avril 1649) : *Do C.º U.º*; *Coll. Chron.*, p. 327 (17 juillet 1618), etc. Ces émigrants font penser aux *engagés* qui vont dans les colonies françaises ou aux *indentured servants* qui se dirigent vers les colonies anglaises. Comme eux et comme les émigrés vers Lisbonne, ils sont soumis, semble-t-il, à un contrat de *servidão* qui les oblige à travailler dans le pays d'immigration pour payer leur voyage. C'est du moins ce qui apparaît dans les études faites pour le XVIII[e] et le XIX[e] siècles.
22. BNL, *Fundo Geral* 6999, pp. 128 et suiv. (1572-1600) : *Mappa da População da ilha da Madeira.*
23. *Saudades da Terra*, pp. 93-84, t. II, chap. IX et XVIII; t. XI, chap. XV.
24. *Saudades da Terra*, p. 534.
25. AD Funchal, Tombo VII, p. 24 (26 mars 1676) : *Carta à Câmara* (signalé par Joel Serrão).

citée plus haut. Les Anglais Richard Piqueforte et Jorge Pasmer, le Français Raymond Biart, le Flamand Zormans, l'Italien Camachio, souvent consuls de leur pays, font de Madère — déjà — un petit centre cosmopolite[26]. Par contre la population noire semble disparaître avec la canne à sucre. Au fond de sa baie et protégée par son fort, Funchal est une petite agglomération très vivante, le grand marché de l'île et — déjà — un grand marché de poisson[27].

Le peuplement des autres régions de l'Empire se révèle par contre difficile. En dehors des déportés dont elles semblent toutes bénéficier[28], le colon est rare. Au Cap Vert on envoie les lépreux[29], les nouveaux-chrétiens[30]. Dans les pays de resgate vivent ces aventuriers — *pombeiros, tangosmaus* — dont nous avons étudié le rôle[31]. Des soldats finissent par s'installer et se marient avec les orphelines ou les femmes de mauvaise vie envoyées là-bas. L'installation des étrangers n'est pas tellement encouragée[32]. On craint sans doute qu'ils ne se fassent les agents de leur pays. Cependant les terres sont là qui pourraient attirer les colons. Il leur suffirait, pour obtenir une *sesmaria,* de payer régulièrement au donataire leurs redevances. Seules les îles de São Tomé et de Príncipe, parce que c'était des îles, ont connu une occupation agricole. En Angola, la culture s'est développée seulement pour faire vivre, avec l'esclavage, la ville de Luanda[33].

Et le Brésil ? Après les travaux des sociologues et historiens brésiliens, de Roger Bastide, de Gilberto Freyre, de João Fernando de Almeida Prado, il est difficile d'ajouter rapidement quelque chose. Rappelons seulement le chiffre de la population à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle : 57 000 habitants dont 25 000 Blancs, 18 500 Indiens civilisés et 14 000 Noirs. Rio

26. Voir début du chapitre.
27. *Cf.* notre chapitre sur les produits de la mer.
28. *Cf.* par exemple, *Coll. Chron.,* p. 129 (15 juin 1667) : Mazagan, et p. 131 (27 septembre 1667) : Cacheu, etc.
29. AD Funchal, Vereações (7 mai 1642).
30. Senna Barcelos, *passim;* Damião Peres, *passim.* A São Tomé aussi on trouve beaucoup de nouveaux chrétiens, témoin cette lettre de Lorenzo Aramallo au nonce, cardinal Barberini : « ... l'île [de São Tomé] est tellement infestée de Nouveaux Chrétiens qu'ils font les pratiques juives presqu'ouvertement. Ils ont *empoisonné* les évêques et gouverneurs qui pensaient les punir ... » (Cuvelier et Jadin, p. 498).
31. *Cf.* notre chapitre sur les esclaves.
32. *Cf.* l'accueil fait ; l'Allemand Vandune par le *C.º U.º* dans : AHU, Angola V (22 mars 1658). Sur les « mulheres da Casa Pia » : AHU, Angola VI (22 octobre 1664) : *Requerimento dos moradores de Angola ...*
33. Felner, *Angola ...,* passim.



Branco tire ces chiffres d'un calcul où il compte 5 têtes par feu. Et il donne le tableau de détail suivant[34] :

| *Capitaineries* | *Blancs* | *Indiens civilisés* | *Noirs* |
|---|---|---|---|
| Itamaraca .................. | 250 | | |
| Pernambouc .............. | 8 000 | 2 000 | 10 000 |
| Bahia ...................... | 12 000 | 8 000 | 3 à 4 000 |
| Ilheos ........................ | 750 | | |
| Porto Seguro ........... | 740 | | |
| Espírito Santo ......... | 750 | 4 500 | |
| Rio de Janeiro ......... | 750 | 3 000 | 100 |
| São Vicente ........... | 1 500 | 1 000 | |

Mais où place-t-il métis et mulâtres ?

Il faudrait aussi parler du Maranhão où, surtout après 1640, les Portugais tentent un effort de peuplement. N'acceptent-ils pas en 1646 de laisser entrer 130 Irlandais catholiques venus de l'île de St-Christophe où ils sont persécutés par les Anglais[35].

Rappelons aussi qu'il se crée là une nouvelle race à travers une nouvelle société. Société coloniale avec tous ses avantages et ses inconvénients : une vie plus large que dans la métropole, même pour certains esclaves, des possibilités d'expansion jamais épuisées, un climat plus attrayant, le plaisir d'une nature et d'un monde neufs, une hiérarchie sociale qui repousse toujours vers le bas de l'échelle le poids du travail et qui s'accommode d'une plus grande liberté dans la vie publique ou privée. Mais société coloniale qui dépend étroitement de la mère patrie et de son annexe, l'Afrique, qui ne peut vivre sans elles, démographiquement et matériellement nous l'avons vu, mais aussi spirituellement. La vie religieuse de ce Brésil a besoin d'infusions constantes de sang nouveau. Hormis les Jésuites, le clergé a de la peine à se défendre contre la mollesse des mœurs. Sans l'envoi de prêtres portugais, il a quelque peine à se recruter. La vie culturelle se nourrit de littérature et d'art portugais. Aucun effort n'est encore réellement tenté par l'élite blanche pour assimiler les éléments les plus assimilables de la culture indienne, aussi

34. Varnhagen, *Hist. Gen.,* t. II, section 23. Rappelons que le chiffre de 10 000 noirs donné par Anchieta pour Pernambouc est très suspect. *Cf.* notre chapitre sur les esclaves. Naturellement le chiffre des Indiens donné ici n'a rien à voir avec la masse indienne totale qui peuple encore le Brésil. Cette masse a dû cependant diminuer, comme dans le reste de l'Amérique. Sur son évaluation avant l'arrivée des Portugais voir notre chapitre sur les esclaves.
35. AHU, Maranhão I (14 mai 1644, 8<sup>e</sup> paquet) : *Consulta do C. U.º;* (23 juin 1644, 9<sup>e</sup> paquet) : *Carta de Sousa de Macedo ao Rei.* Cf. note 21.

frustre soit-elle. Aucun effort n'est tenté non plus pour assimiler les richesses de la culture noire. C'est comme malgré le Blanc et par le mélange des races et la contamination religieuse que certains éléments ont fini par faire partie intégrante de la civilisation brésilienne[36].

Cette société coloniale — du Nord-Est surtout, l'autre compte encore peu —, est une société rurale dont les activités essentielles sont l'exploitation des forêts, la culture, l'élevage. La ville existe sans doute, mais comme un centre administratif, un port, port de pêche mais surtout port commercial, un groupe artisanal subvenant aux besoins de la campagne, bref comme un auxiliaire de la vie rurale. La séparation est très nette entre population urbaine et rurale, même dans une ville comme Bahia. Les *senhores de engenhos* sont souvent à la ville et ce sont eux qui font la loi au Sénat municipal. Il y a sans doute cette population de nouveaux-chrétiens que les *Denunciações* de l'Inquisition nous font connaître avec les détails les plus précis. Mais cette population elle-même, cette « bourgeoisie », est en partie rurale. Elle a plus de goût aux affaires que l'autre, mais plus de liberté que sa parente de Lisbonne[37].

Cette société coloniale et rurale est une société domaniale. On a parlé de société médiévale, seigneuriale et féodale. Mais elle n'est pas féodale car le *senhor de engenho* n'a avec le donataire que des liens très lâches. Il ne se charge plus au XVIIe siècle d'assurer la défense de sa propriété. Cette société n'est pas réellement seigneuriale dans la mesure ou les *lavradores* ne sont pas des tenanciers mais des fermiers. Elle est domaniale et d'un genre particulier. Elle ressemble au grand domaine carolingien par l'abence d'échanges à l'intérieur de l'exploitation, par le rôle des artisans, du chapelain qui y sont attachés et qui vivent sur elle, véritables clients, *peões* du *senhor*, par l'utilisation d'une main-d'œuvre d'esclaves. Mais elle en diffère par les salaires payés aux artisans, aux secrétaires et au chapelain, par la vente des produits à l'extérieur. En réalité sur le même domaine existent deux économies : une économie de subsistance, économie fermée, et une économie de spéculation de rayonnement international, mais dont les revenus servent tout juste à couvrir les dépenses, et dont les bénéfices, quand ils existent, sont utilisés à des investissement ou à des achats de luxe[38].

Une telle société peut donc facilement être patriarcale, groupée autour du *pater familias*, soumise à son autorité, parfois assez rude, et fondée sur une polygamie de fait. Gilberto Freyre rappelle comment celle-ci a préservé la « pureté » des épouses blanches des planteurs, l'homme

36. Pour tout ceci : *cf.* Gilberto Freyre, *Maîtres et Esclaves*..., *passim*; Almeida Prado, *Pernambouc*, t. III et IV; *Bahia*, t. III, *passim*.

37. *Ibid.* Voir aussi Anita Novinsky, *Cristãos Novos na Bahia*, qui fait le point sur les Nouveaux Chrétiens et situe leur mentalité. Ouvrage fondamental (*cf.* notre bibliographie). Pour A. Novinsky, le Nouveau Chrétien n'est ni Juif ni Chrétien, mais suit une morale fondée sur « l'honneur ».

38. *Ibidem* et Alan K. Manchester, *Hisp. Am. Hist. Rev.* (mai 1931). Sur le milieu des fonctionnaires et magistrats : St. Schwartz, *Sovereignty* ..., cité dans notre bibliographie. Fondamental. De même J. Russel-Wood, *Fidalgos* ... Les *lavradores* peuvent être aussi des métayers ou même des petits propriétaires.



planteur ou non, satisfaisant une part de ses instincts sur l'Indienne ou la Noire et donnant naissance à une population de métis, de mulâtres et de « *cafusos* », facile à élever dans cette économie domaniale. Ce sont les mulâtres qui sont les plus heureux produits de ces mélanges. Indolents sans doute, mais beaux, intelligents, artistes, ils sont les enfants gâtés du Brésil. Les métis forment la population d'éleveurs des plateaux ou les cadres de l'*engenho*. Les *bandeirantes* paulistes appartiennent en grande partie à cette catégorie. Par contre, le Brésil reste l'enfer des Noirs qui le font bien sentir par leurs révoltes, leurs *quilombos* et leurs *mocombos* du *sertão*. Il en est question pendant tout le XVIIe siècle[39].

Le cadre essentiel, le centre quotidien de la vie brésilienne reste donc l'*engenho de açúcar* tel qu'on peut encore le voir aujourd'hui, assez peu transformé, dans les environs de Pernambouc ou de Bahia avec sa *casa grande*, sa chapelle et son petit jardin-cimetière, ses étables, ses *senzalas* d'esclaves, le moulin lui-même et sa *casa de purgar*, le *barracão*, la *casa de mandioca* un peu à l'écart ,et cet océan de cannes qui le noie et où la brise des mers chaudes crée une houle verte.

39. AHU, Bahia I A (28 mai 1642) : *Do C.º da Faz.ª*; *Atas Bahia*, t. I (18 février et 17 mars 1632 et 7 février 1637); Coaracy, pp. 61 et 179; E. Enes, dans *Palmares*, etc. ...

# CONCLUSION GENERALE

Nous voici arrivés au terme —provisoire— de cette enquête sur l'économie coloniale portugaise dans l'Atlantique entre 1570 et 1670. Il est temps de ramasser les conclusions de nos différents chapitres et de faire un bilan, provisoire lui aussi.

Cette économie, nous pensons l'avoir assez mis en lumière, jouit de conditions géographiques et nautiques relativement favorables. Les hommes de la fin du XVI^e siècle connaissent déjà les meilleures routes maritimes pour leurs navires à voiles. Elles sont particulièrement favorables aux Portugais. Les positions respectives du Portugal et du Brésil, le chapelet d'îles qui les relie, l'utilisation commode des alizés et des werteslies avantagent le Portugal par rapport à l'Espagne déjà avantagée par rapport au reste de l'Europe. A côté de la lourde nef, de la caravelle, les marins portugais utilisent maintenant le galion, qui présente les qualités, sans les défauts, de l'une et de l'autre. Galion, caravelle, nef sont le fruit de vieilles traditions artisanales perfectionnées chaque jour et dont les érudits du temps nous révèlent les aspects quasi magiques ou pythagoriciens. L'allongement de l'Empire du Nord au Sud rend très précieux le calcul de la latitude, calcul possible et porté à un assez haut degré de perfection depuis le début du XVI^e siècle; et même il rend moins nuisible l'impossibilité de calculer la longitude et les erreurs de méthode commises dans ce domaine. Les voyages vers le Brésil ressemblent beaucoup à ceux vers l'Inde orientale, avec en moins les dangers de la mousson, de l'Océan Indien, des traversées exagérément longues. Nautiquement, l'empire portugais de l'Atlantique est donc cent fois plus viable que l'empire portugais de l'Océan Indien. Il l'est aussi géographiquement : le colon portugais ne rencontre pas de civilisations toutes faites difficilement perméables, mais des mondes vides d'êtres humains ou bien dont le peuplement est très rudimentaire, sans assises solides, sans civilisations. La nature elle-même n'est pas rebelle. Venu d'un pays lui-même très profondément maritime, les Portugais rencontrent des mondes insulaires et de vastes plaines côtières fertiles, de grandes baies ou des récifs de coraux pour abriter les navires ou pour assurer les liaisons et les transports, des surfaces immenses, de grandes vallées fluviales, des îles-bases de pénétration à l'intérieur, des ruptures dans les chaînes côtières, permettant l'accès à de vastes plateaux au climat sain, aux ressources variées.

Le nouvel empire apporte ainsi ce que ne possédait pas la vieille monarchie agro-maritime, ce que ne lui avait pas apporté l'empire d'Orient : une économie de cueillette, indépendante du commerce avec l'indigène — le bois — un produit tropical de grande spéculation et de grande consommation sur les marchés européens — le sucre. Produit qui allait, dans ce XVII^e siècle — en se vulgarisant — échapper à la Grande Dépression et y faire échapper le Portugal. Economie du sucre dont l'effet « multiplicateur » est énorme dans toute l'économie portugaise : commerce des esclaves, culture du manioc, satisfaction des besoins très divers des grands *engenhos de açúcar* en produits européens, alimentaires ou manufacturés, et en produits locaux. Economie que la conjoncture militaire ne fait que stimuler en obligeant le Brésil, privé de Recife, à développer Bahia et Rio. Ce qui la rapproche encore de nos industries lourdes modernes auxquelles elle s'apparente par la part énorme du matériel dans les dépenses et d'autant plus énorme que l'esclave doit être comptabilisé comme capital et non comme main-d'œuvre. Le sucre s'est donc substitué aux épices comme denrée motrice de l'activité coloniale. Bien mieux, on voit les Portugais essayer de développer sur les rives de l'Atlantique des épices-substituts de celles de l'Océan Indien. D'autres cultures apparaissent sous l'effet de la demande européenne sans cesse croissante : le tabac, le coton, et, à titre expérimental, le cacao et le riz.

Dans quelle mesure ces nouvelles cultures ont-elles modifié les vieilles activités méditerranéennes du Portugal ? On voit la production du sel augmenter au Portugal et des salines se créer dans toutes les régions de l'Empire, même au Angola malgré la présence et l'exploitation de mines de sel gemme. La production reste toujours inférieure aux besoins qui augmentent plus vite qu'elle, d'autant que l'exportation s'accroît avec la demande croissante des nouveaux empires. Ceux-ci enlèvent au Portugal la pêche traditionnelle à Terre-Neuve. Mais le poisson reste la grande nourriture portugaise. La chasse à la baleine trouve au Brésil son terrain d'élection. Les vieilles activités maritimes sont donc, dans l'ensemble, stimulées et largement étendues. De métropolitaines, elles deviennent métropolitaines et coloniales. La transformation est assez différente pour les vieilles traditions agraires. Elles sont en déclin dans le métropole qui compte pour son ravitaillement en blé sur le Nord de l'Europe. Mais le blé et la vigne sont la richesse des Açores et de Madère, abandonnées par la canne, tandis que l'élevage trouve un champ immense d'expansion sur les plateaux du Brésil. A l'huile d'olive, de noix et de lin, s'ajoutent celle de baleine et celle de palme, en quantités suffisantes. Mais l'empire portugais reste plutôt importateur de viande et de farine. Il importe un nombre croissant de produits manufacturés.

Ces différentes activités vibrent à des rythmes d'ensemble : mouvements saisonniers, mouvements cycliques, de longue durée et séculaire, liés en partie, les uns et les autres, aux fluctuations de la monnaie, toute la riche nomenclature utilisée par Ernest Labrousse pour le XVIII^e siècle français est utilisable pour le XVII^e siècle portugais [1]. La seule différence avec la France c'est que le mouvement séculaire de baisse, s'il apparaît localement, se dessine à peine pour l'ensemble de l'Empire et l'on peut parler au contraire dun prolongement du mouvement de hausse du XVI^e siècle. Mais cette continuité à très longue période est le signe d'une adaptation profonde, de l'apparition d'une nouvelle géographie économique de l'Empire, comme les mouvements de longue durée sont le signe de modifications interrégionales, surtout dans la géographie des ports. Changements géographiques qui correspondent à des changements structurels. Capitalisme commercial fondé sur l'exploitation coloniale, plus mercantiliste que libéral, des enquêtes ultérieures pourront dire si vraiment s'accentuent au cours du siècle, comme semble le prouver le cas de Madère ou de Lisbone, ces tendances oligopolistiques qui sont déjà chez lui un fait de structure. Peut-être cette accentuation est-elle en rapport avec le rôle croissant que jouent les étrangers dans ce commerce impérial, en rapport aussi avec celui du sucre, grand produit de spéculation internationale dans les échanges de l'Empire. Le poids de la réglementation et des impôts, le poids de la guerre, les charges des traités eux-même ont pu jouer aussi dans ce sens. Et la création de la Compagnie de Commerce de 1649 est, sans doute, en même temps qu'un moyen de protéger les flottes, une occasion de favoriser les Portugais aux dépens des étrangers.

Ce tableau de l'empire portugais de l'Atlantique entre 1570 et 1670 serait-il complet si on ne le rapprochait de celui des autres mondes coloniaux du XVII^e siècle et aussi de ce qu'il était lui-même au XVI^e ou de ce qu'il devrait être au XVIII^e ?

Sans doute tous les empires maritimes du XVII siècle sont-ils fondés comme l'empire portugais sur le capitalisme commercial. Sans doute sont-ils formés comme lui d'éléments complexes : îles, franges continentales, comptoirs, colonies d'exploitation, colonies de peuplement, terres tempérées, terres tropicales. Mais les différences restent énormes. Pour les saisir, distinguons celles qui sont communes aux Empires portugais et espagnol et celles qui sont vraiment propres au second.

L'un et l'autre sont au point de vue militaire, sur la défensive. Ils ont à lutter contre des ennemis qu'ils n'ont ni attaqués ni même provoqués. Ce sont de vieux empires coloniaux aux prises avec les nouveaux, ceux qui montent. Sans doute les rivalités, les guerres ne manquent alors pas entre les nouveaux empires : guerres anglo-hollandaise, franco-hollandaise, anglo-française. Mais dans ces guerres les adversaires sont en quelque sorte sur le pied d'égalité ayant à la fois autant de

1. Le « cycle » luso-brésilien représente la moitié d'un mouvement séculaire, car le mouvement séculaire dure en réalité deux siècles, un siècle de prospérité et un siècle de dépression. D'autre part le « cycle » luso-brésilien couvre deux ou trois mouvements de longue durée « Kondratieff » ; *cf.* notre article dans les Mélanges E. Labrousse, *Conjoncture Economique et Structures Sociales*, Paris, 1974.

force combative, autant à gagner et aussi peu à perdre. Espagnols et Portugais, au contraire, ont déjà bâti un Empire. Ce qu'ils cherchent avant tout, c'est à le préserver, l'agrandir, le fortifier.

L'Empire portugais et l'Empire espagnol sont aussi fondés l'un et l'autre sur la hiérarchie des races, la blanche l'emportant sur la rouge et la noire. Mais cette hiérarchie n'empêche pas le mélange autour duquel se construisent des civilisations originales. Les autres puissances coloniales, au contraire, et même la France dans une certaine mesure, si elles maintiennent la hiérarchie des races sont hostiles à leur mélange. Ou bien elles connaissent des espaces presque vierges où elles établissent des civilisations filles directes de la leur, ou bien elles surveillent des colonies d'exploitation où la ségrégation reste rigide.

L'économie coloniale portugaise ou espagnole est fondée sur le capitalisme commercial. Mais ici la concentration capitaliste est restée assez faible. Les essais de grandes compagnies n'ont jamais réussi et la Compagnie Générale du Commerce du Brésil représente un type très particulier de compagnie, plutôt une association de défense militaire qu'une véritable Compagnie commerciale. Au contraire, dans les autres économies coloniales du XVII[e] siècle, la concentration capitaliste s'est révélée beaucoup plus forte. Elle s'est traduite par l'existence de grandes compagnies de commerce mais aussi de grandes institutions financières — banque d'Amsterdam, banque d'Angleterre — que l'Espagne ou le Portugal n'ont jamais connues.

Par suite, les forces capitalistes n'ont jamais joué un rôle politique excessif dans l'Espagne ou le Portugal du XVII[e] siècle. Elles ont été généralement au service de l'Etat. La situation est un peu la même en France où Colbert a fait de l'épargne française la servante de sa politique. Mais en Angleterre, capitalistes et hommes d'Etat discutent d'égal à égal et la puissance anglaise, vers 1715, est née de leur collaboration. Quant aux Provinces Unies, leur gouvernement n'est la plupart du temps que le défenseur zélé de la bourgeoisie commerçante, de ses réserves financières, de ses intérêts.

Cependant les empires portugais et espagnol de l'Atlantique s'opposent sur deux points. Le premier, c'est l'esprit de leurs colons. Jaime Cortesão a bien montré[2] que le Portugais était un pilote et un agriculteur. Un pilote formé par la vieille tradition de pêche maritime, par la situation même du Portugal, par l'élite des savants qui font progresser sa science nautique, par la primauté et l'audace dans les Grandes Découvertes. Mais un pilote qui ayant trouvé le rivage fertile s'y transforme en paysan, s'y installe, s'y marie avec la terre et avec l'autochtone, s'y sédentarise. L'Espagnol, au contraire, est un soldat et un juriste. Un

2. Dans ses articles parus dans *O Estado de S. Paulo* en 1953, en particulier *O conquistador espanhol e o piloto cosmopolita de Portugal* (16 août 1953).



soldat, ou pour mieux dire un cavalier, un centaure, un cheval monté par un homme, un éleveur capable de parcourir des centaines et des milliers de kilomètres à l'intérieur, mais qui a horreur de la sédentarité. Il domine des populations et son pouvoir est essentiellement politique et militaire. Il exploite le métal précieux qui permet de faire la guerre. Habitué par sa place dans la Péninsule à regarder vers l'intérieur, à être un continental, il reste en Amérique un continental avec tout l'autoritarisme des potentats continentaux et l'absence de cette souplesse mercantile qu'il méprise profondément chez son frère portugais. Soldat, politique, il est juriste dans la mesure où ce constructeur d'empire cherche à concrétiser sa puissance par des institutions : rien d'aussi vivace chez les Portugais que l'extraordinaire « *audiencia* » espagnole, rien d'aussi spectaculaire que l'appareil administratif castillan, avec tout ce qu'il représente à la fois de luxe et d'inefficacité. L'administration portugaise est plus modeste, plus corrompue peut-être, mais qu'importe au roi : ce qui compte c'est que l'argent rentre, c'est que la canne produise[3].

Sur un autre point, économies portugaise et espagnole s'opposent encore. L'économie coloniale espagnole au XVII[e] siècle n'est pas, comme on l'a trop souvent et trop vite dit, une économie de décadence. Mais ses vieilles activités, l'activité minière avant tout, sont en stagnation, voire en crise[4]. C'est difficilement, lentement qu'elle s'efforce de sortir de cette crise. Au contraire, l'économie coloniale portugaise subit une profonde transformation. Le Brésil est en plein essor et cet essor est le plus brillant que connaisse une colonie européenne au XVII[e] siècle. Tout ce que le Portugal peut perdre du côté de l'Océan Indien — et nous avons vu combien il fallait être prudent dans l'estimation de ces pertes — il le regagne du côté de l'Atlantique en assise territoriale, en floraison démographique, en ressources agricoles, en trafic commercial, en solidité. Nouveauté extraordinaire au XVII[e] siècle et que les contemporains ont mal mesurée, tout éblouis qu'il était encore par le mirage de l'or et des épices.

Splendeur, par conséquent, de l'économie atlantique portugaise au XVII[e] siècle. Splendeur qui fait du Portugal une sorte de phénomène isolé de prospérité au milieu de la stabilisation, de la stagnation même de la moitié méridionale de l'Europe dans la même période. Splendeur, surtout, qui distingue le XVII[e] siècle portugais de son prédécesseur le XVI[e], de son successeur le XVIII[e]. Nous venons de l'écrire, l'économie portugaise a beaucoup gagné en solidité après 1570. Ajoutons : elle a beaucoup perdu après 1670. La concurrence du sucre des Antilles a brisé

3. Il ne faudrait pas exagérer cette opposition. Le livre de St. Schwarz, *Sovereignty*... montre l'importance de l'administration portugaise au Brésil dès le XVII[e] siècle.

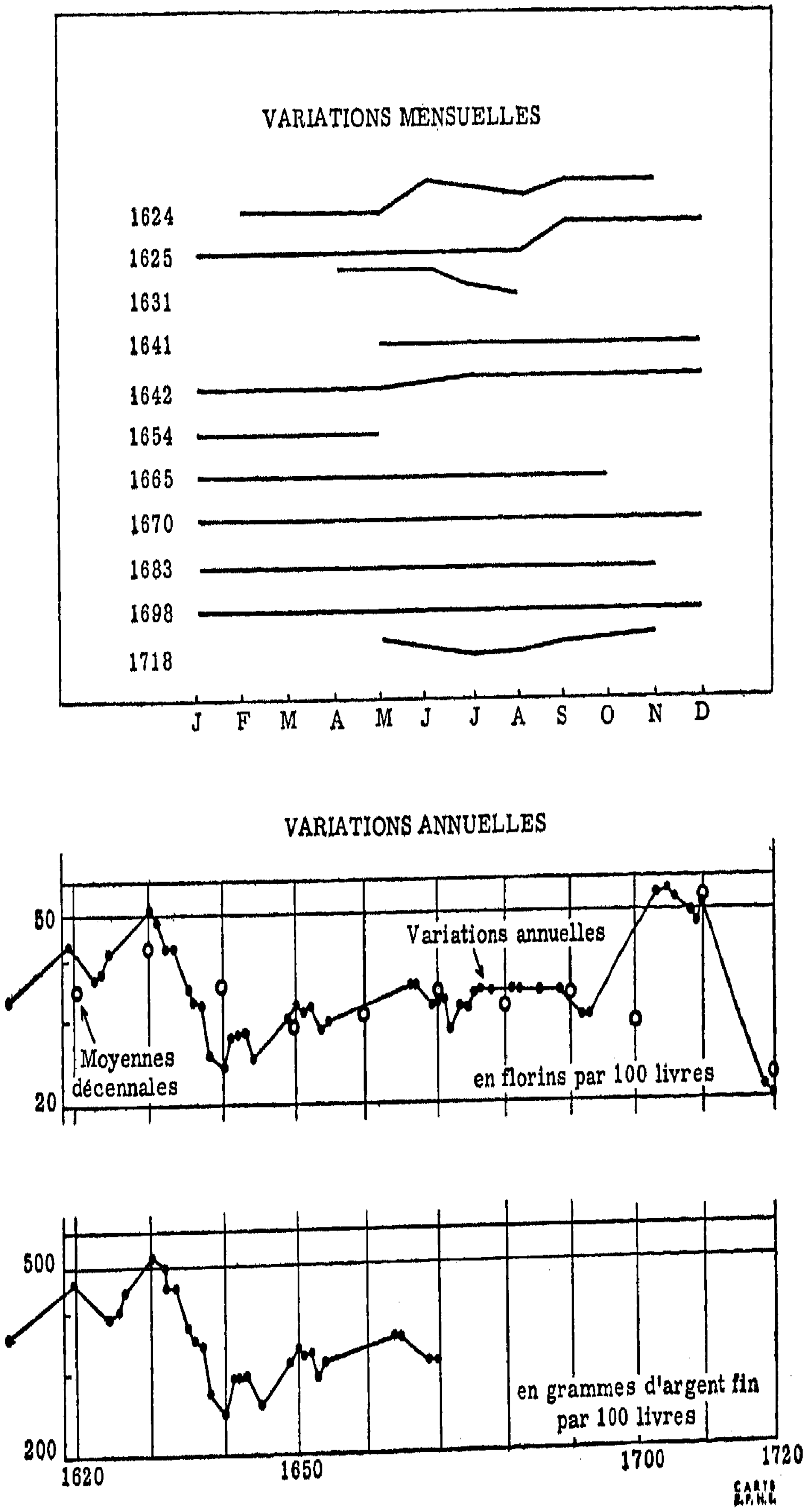
4. Et surtout le développement même du Mexique et du Pérou absorbent une partie de l'argent auparavant destiné à l'Espagne. *Cf.* J. Te Paske et H. Klein, dans *Past and Present*, février 1981, pp. 116-135.

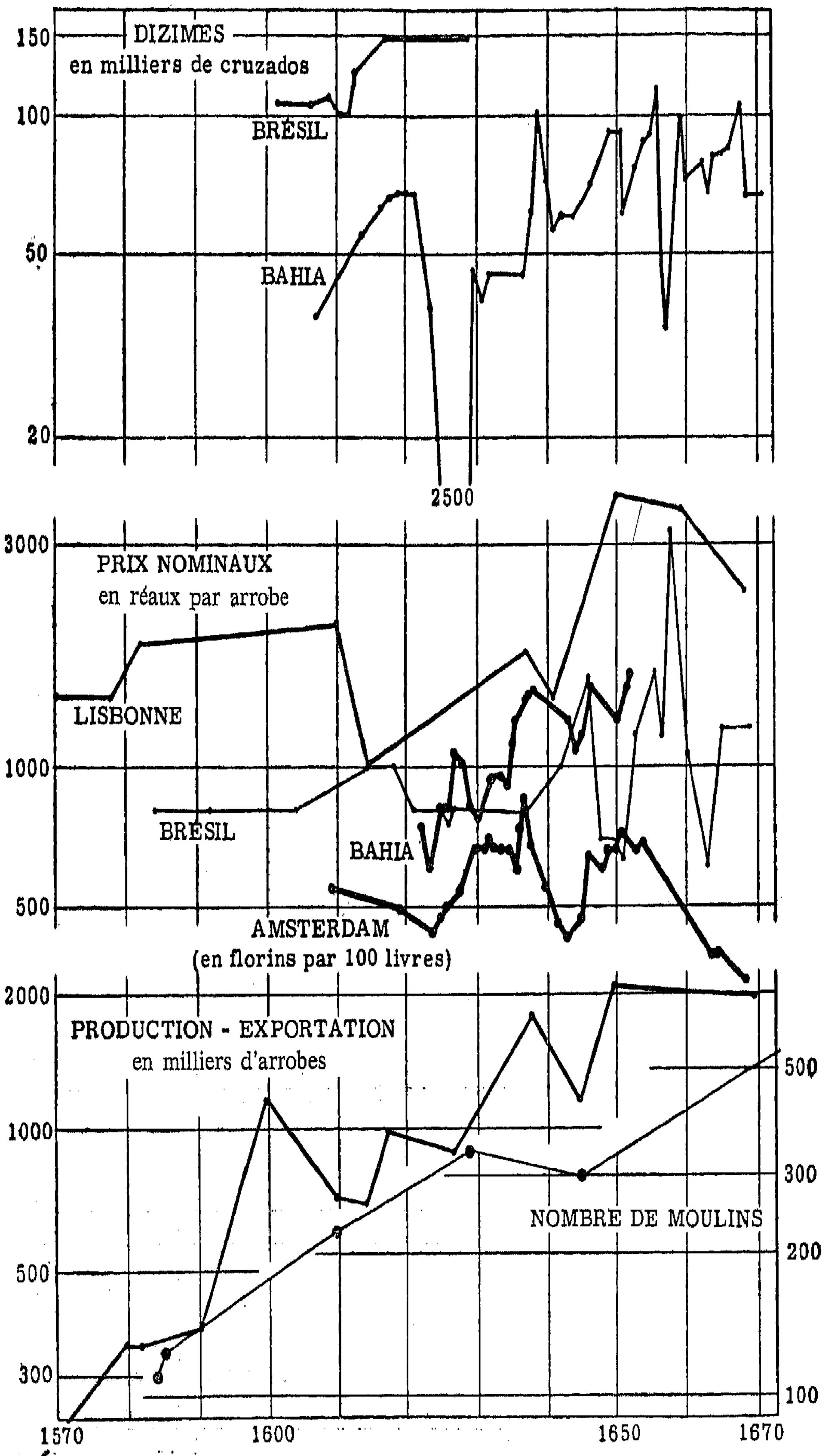
le monopole de la canne brésilienne. La prospérité est revenue définitivement avec l'or de Minas. Mais, fondée sur l'exploitation minière, sur la prospection d'un métal précieux, elle avait tous les défauts de la prospérité espagnole du XVI^e siècle. L'épuisement des gisements devait la faire disparaître. Et de cette nouvelle crise le Brésil ne devait sortir que par un retour à la vieille tradition agricole qu'avait fait naître la canne à sucre.

# GRAPHIQUES

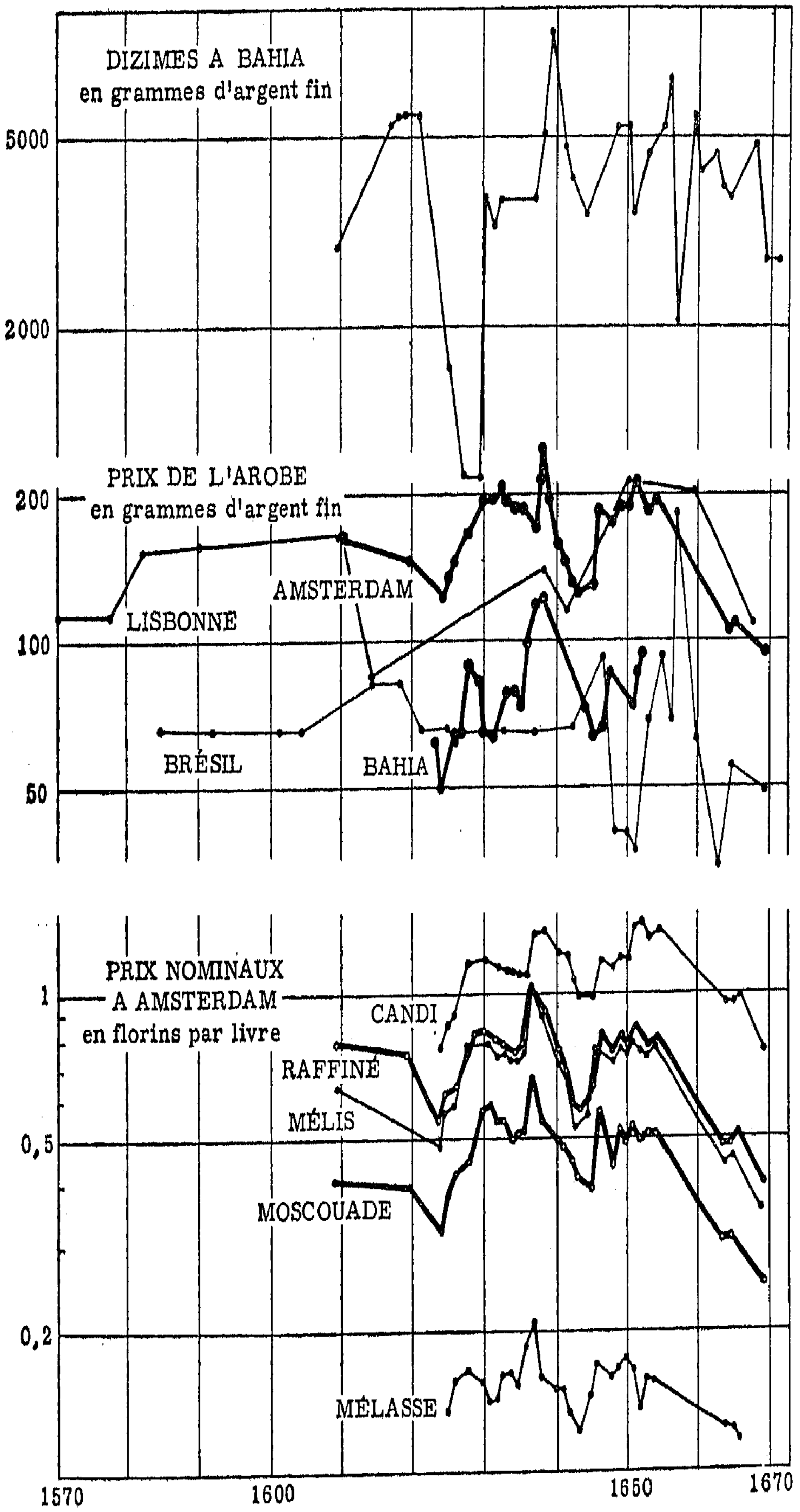
**Bois de Pernambouc**

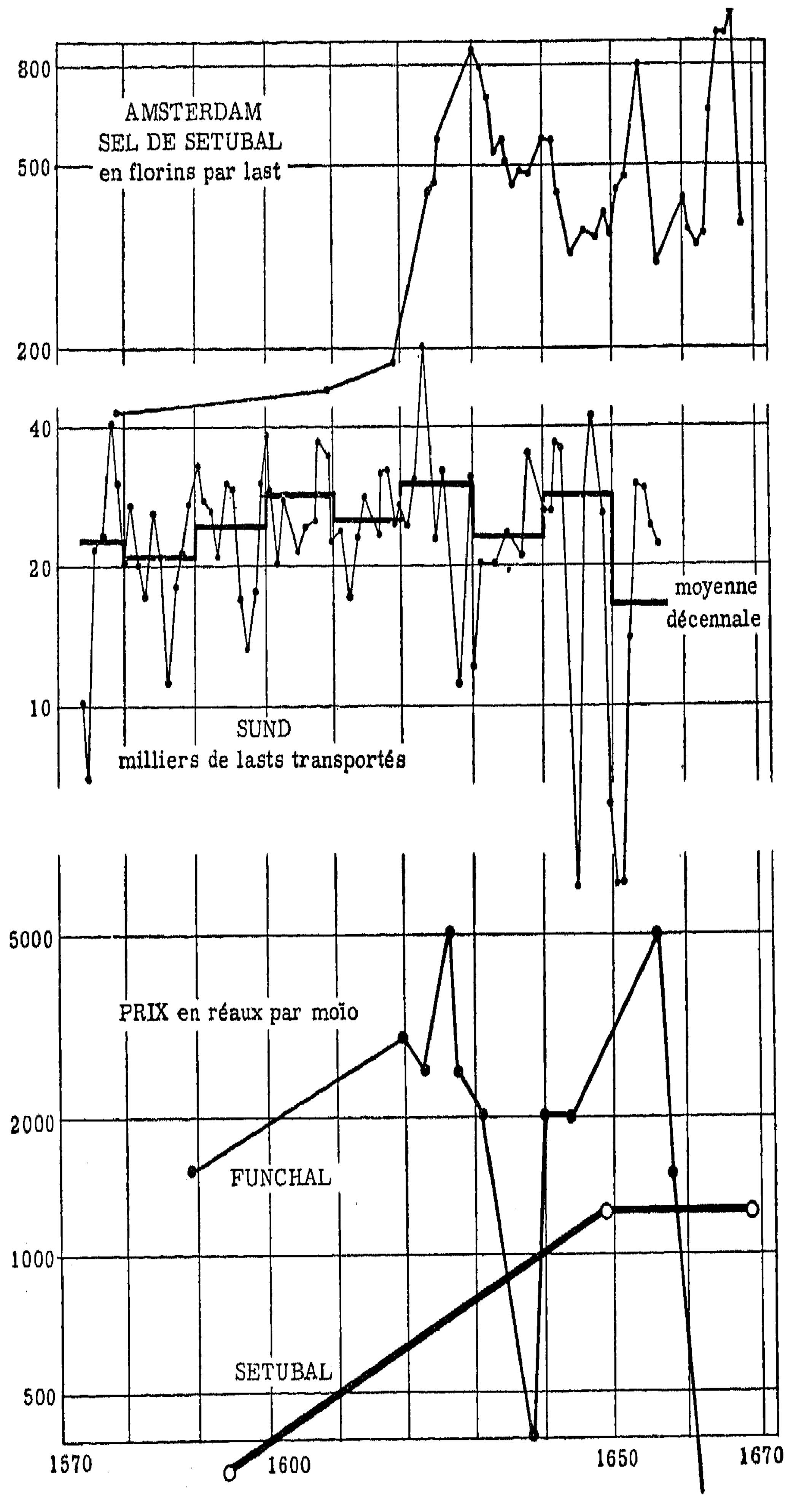
(à la bourse d'Amsterdam)



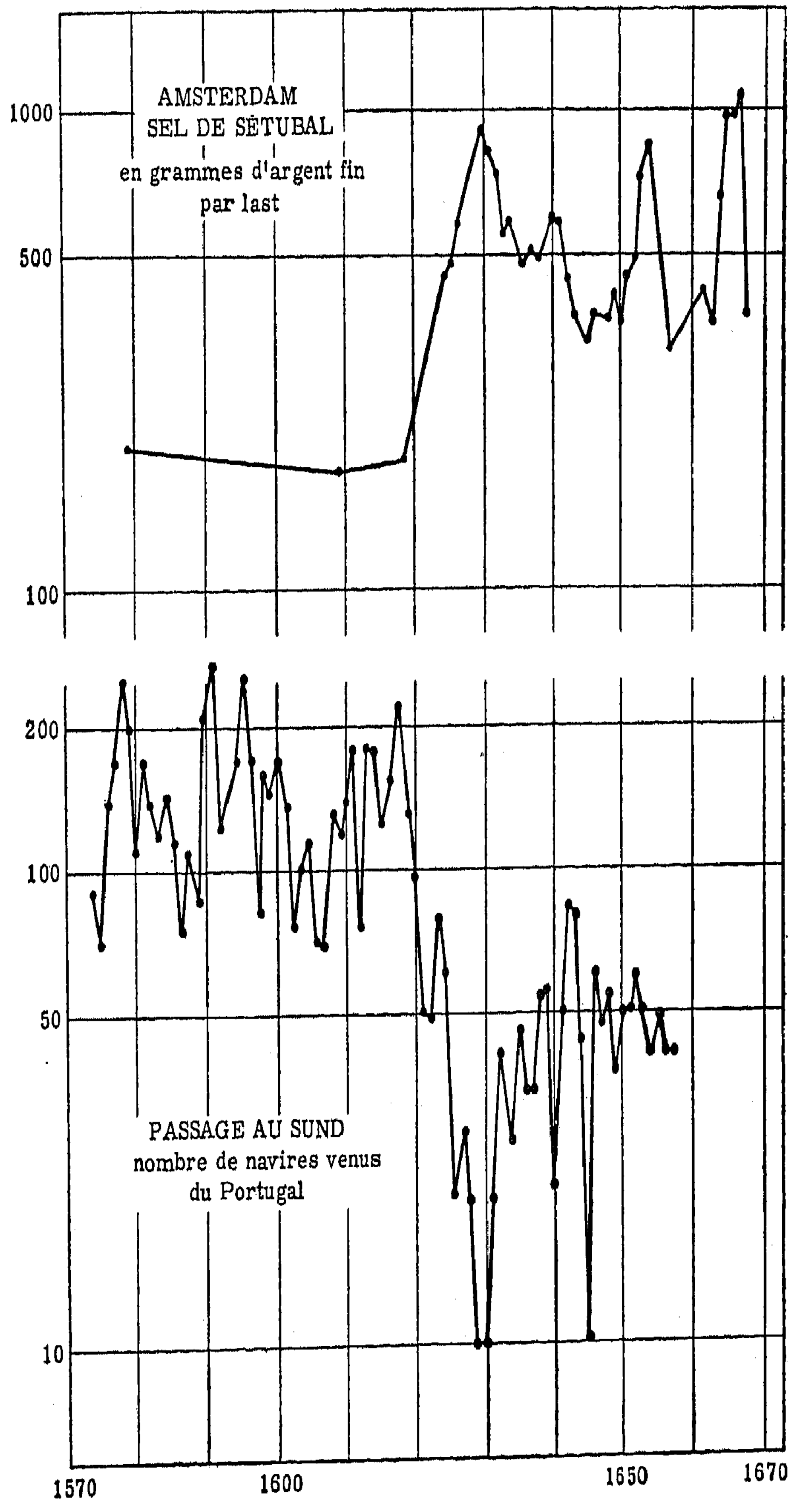

DIZIMES
en milliers de cruzados
BRÉSIL
BAHIA
150
100
50
20
2500
PRIX NOMINAUX
en réaux par arrobe
LISBONNE
BRÉSIL
BAHIA
AMSTERDAM
(en florins par 100 livres)
3000
1000
500
PRODUCTION - EXPORTATION
en milliers d'arrobes
NOMBRE DE MOULINS
2000
1000
500
300
500
300
200
100
1570
1600
1650
1670

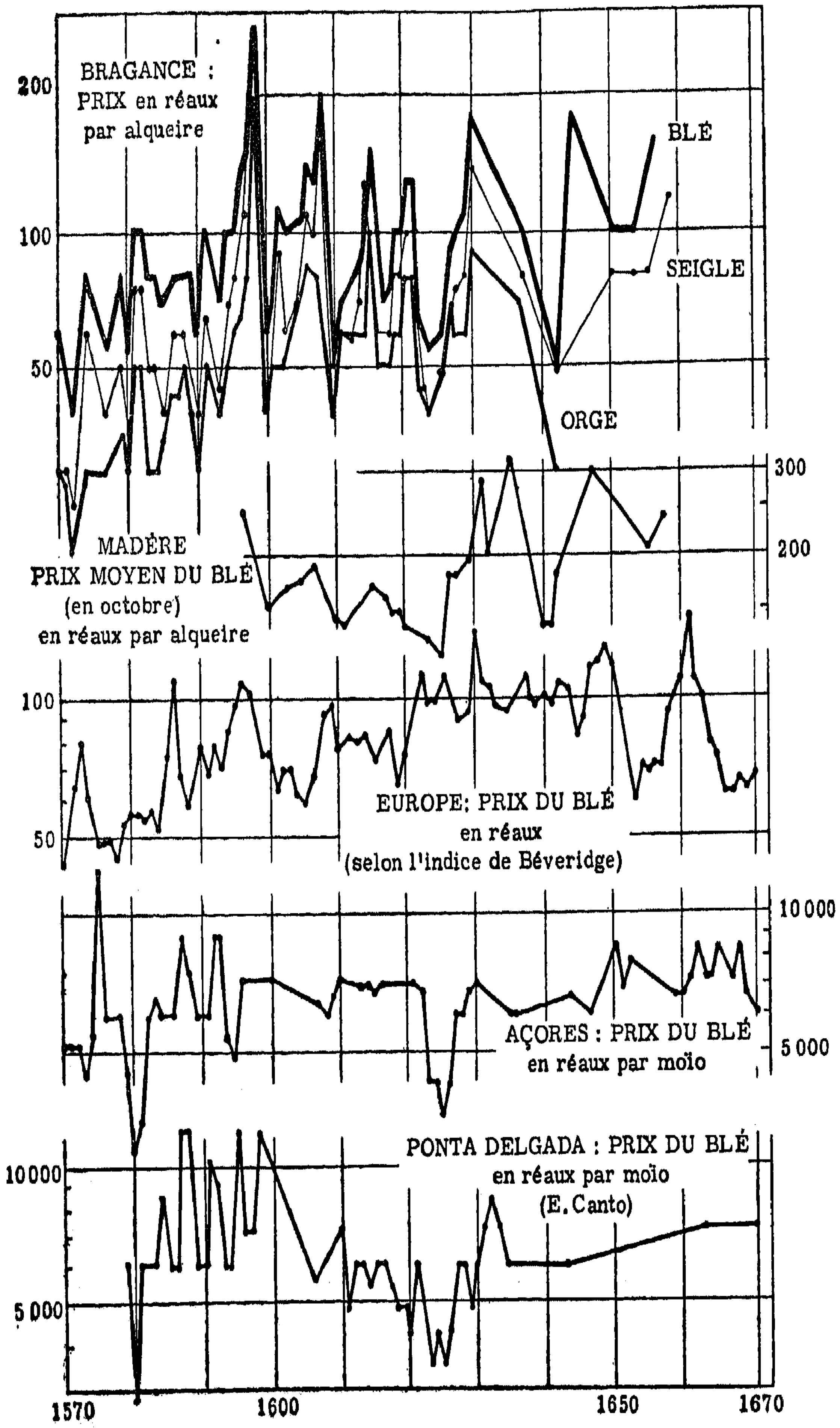



DIZIMES A BAHIA
en grammes d'argent fin
5000
2000
PRIX DE L'AROBE
en grammes d'argent fin
AMSTERDAM
LISBONNE
BRÉSIL
BAHIA
200
100
50
PRIX NOMINAUX
A AMSTERDAM
en florins par livre
CANDI
RAFFINÉ
MÉLIS
MOSCOUADE
MÉLASSE
1
0,5
0,2
1570
1600
1650
1670

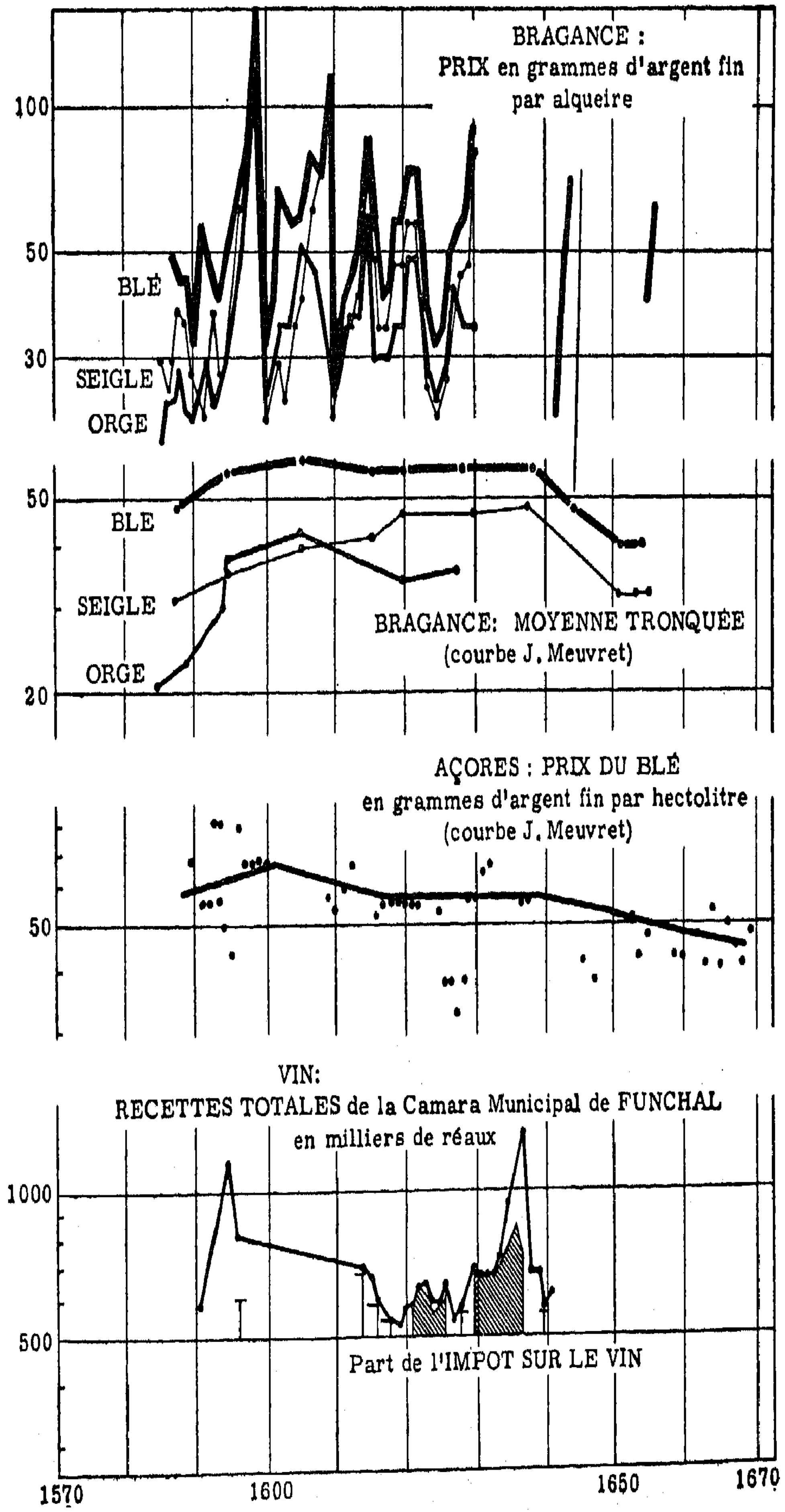

AMSTERDAM
SEL DE SETUBAL
en florins par last
800
500
200
40
20
10
moyenne
décennale
SUND
milliers de lasts transportés
5000
2000
1000
500
PRIX en réaux par moïo
FUNCHAL
SETUBAL
1570
1600
1650
1670

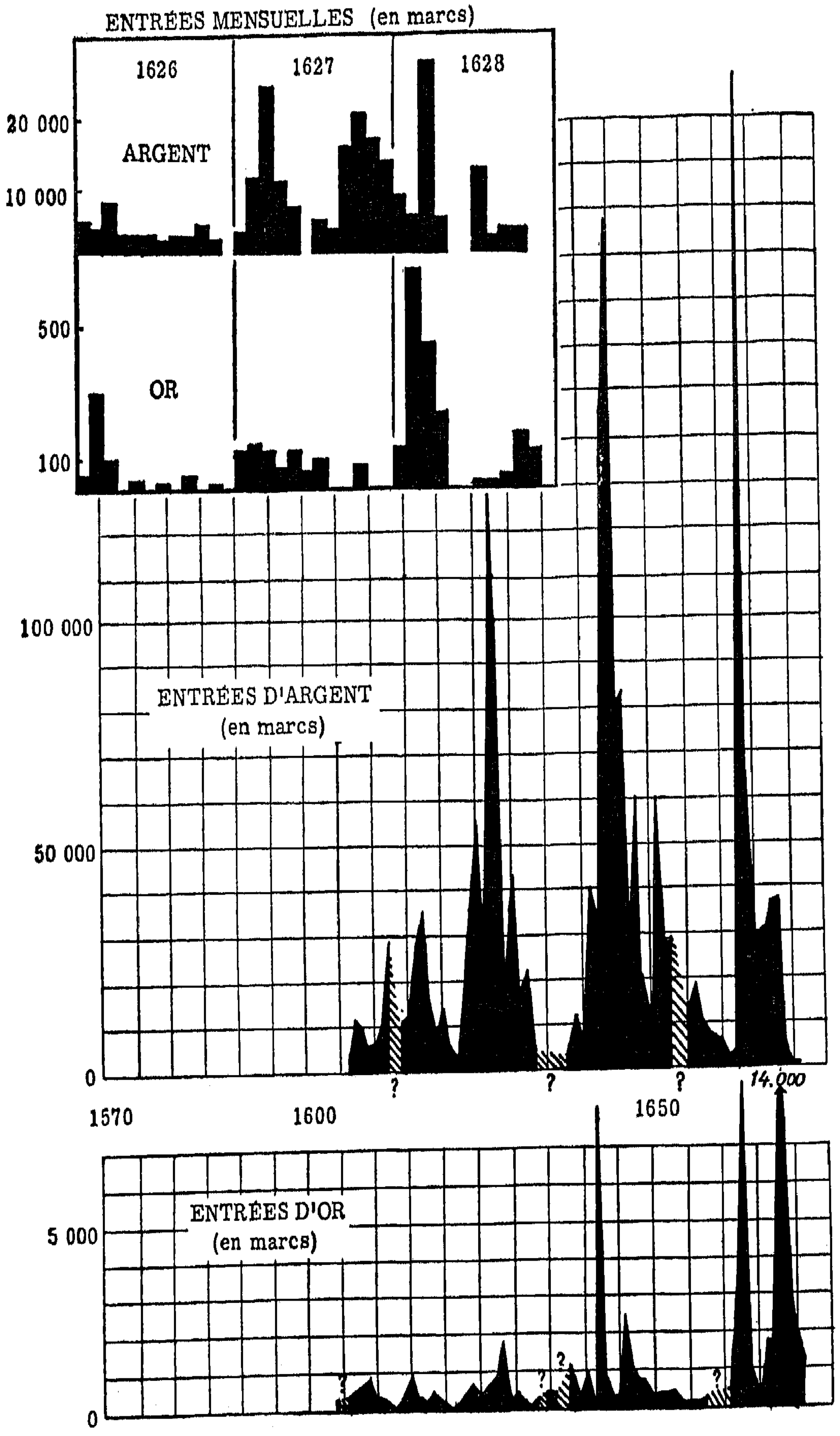



AMSTERDAM
SEL DE SÉTUBAL
en grammes d'argent fin
par last
1000
500
100
200
100
50
10
PASSAGE AU SUND
nombre de navires venus
du Portugal
1570
1600
1650
1670

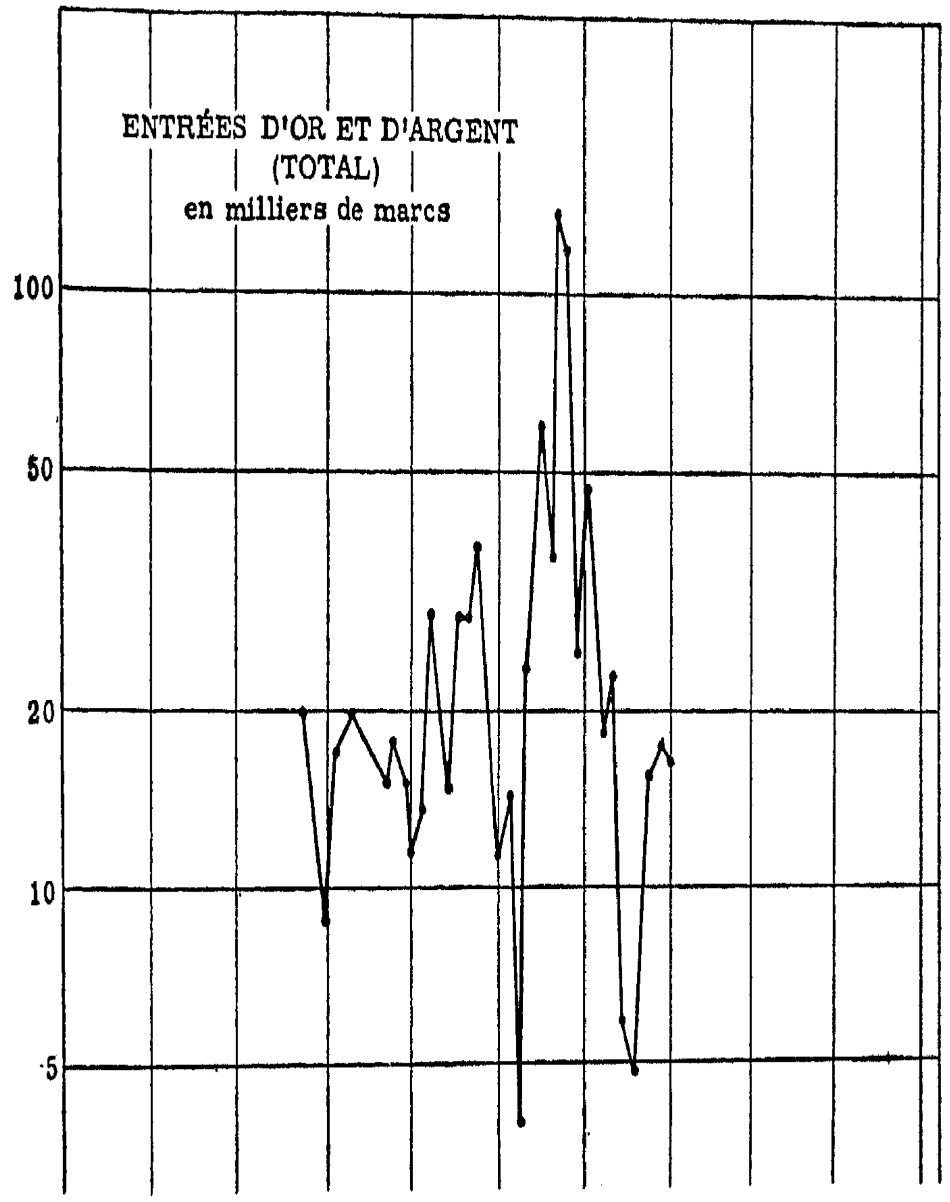

BRAGANCE : PRIX en réaux par alqueire
BLÉ
SEIGLE
ORGE
200
100
50
MADÈRE PRIX MOYEN DU BLÉ (en octobre) en réaux par alqueire
300
200
100
50
EUROPE: PRIX DU BLÉ en réaux (selon l'indice de Béveridge)
10 000
5 000
AÇORES : PRIX DU BLÉ en réaux par moïo
PONTA DELGADA : PRIX DU BLÉ en réaux par moïo (E. Canto)
10000
5 000
1570
1600
1650
1670

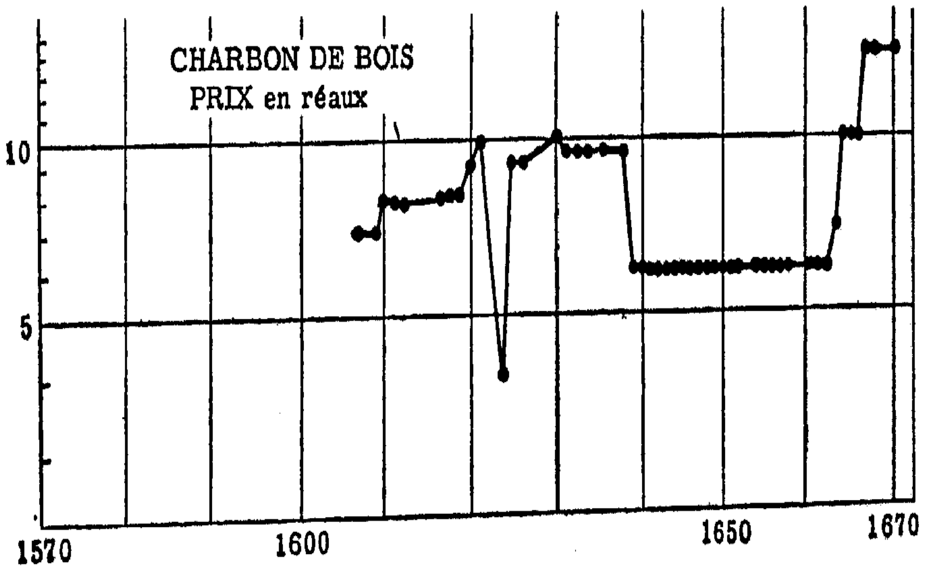


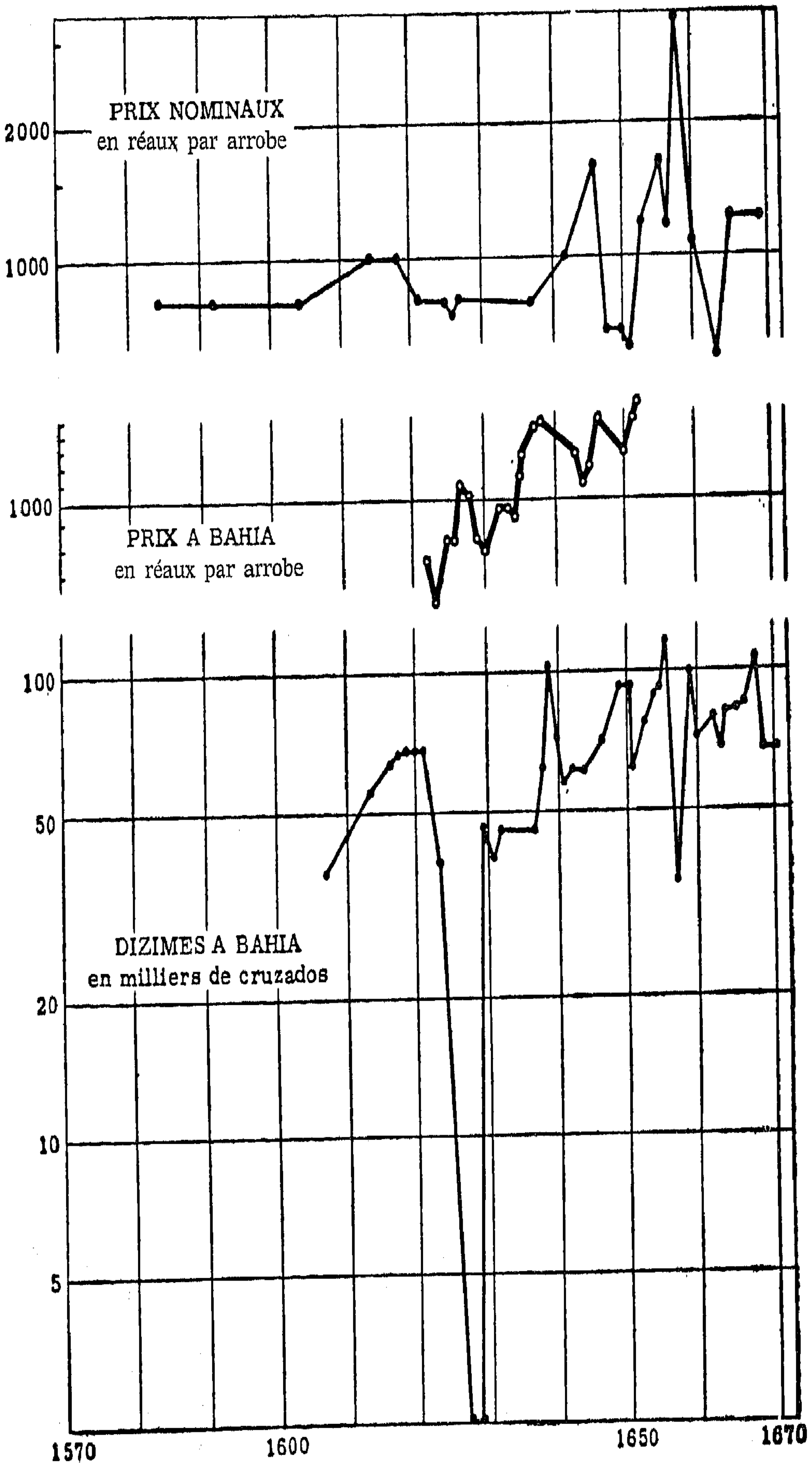

BRAGANCE : PRIX en grammes d'argent fin par alqueire
100
50
30
BLÉ
SEIGLE
ORGE
50
20
BLE
SEIGLE
ORGE
BRAGANCE: MOYENNE TRONQUÉE (courbe J. Meuvret)
AÇORES : PRIX DU BLÉ en grammes d'argent fin par hectolitre (courbe J. Meuvret)
50
VIN: RECETTES TOTALES de la Camara Municipal de FUNCHAL en milliers de réaux
1000
500
Part de l'IMPOT SUR LE VIN
1570
1600
1650
1670


ENTRÉES MENSUELLES (en marcs)
1626
1627
1628
20 000
10 000
ARGENT
500
OR
100
100 000
ENTRÉES D'ARGENT
(en marcs)
50 000
0
?
?
?
14.000
1570
1600
1650
5 000
ENTRÉES D'OR
(en marcs)
0

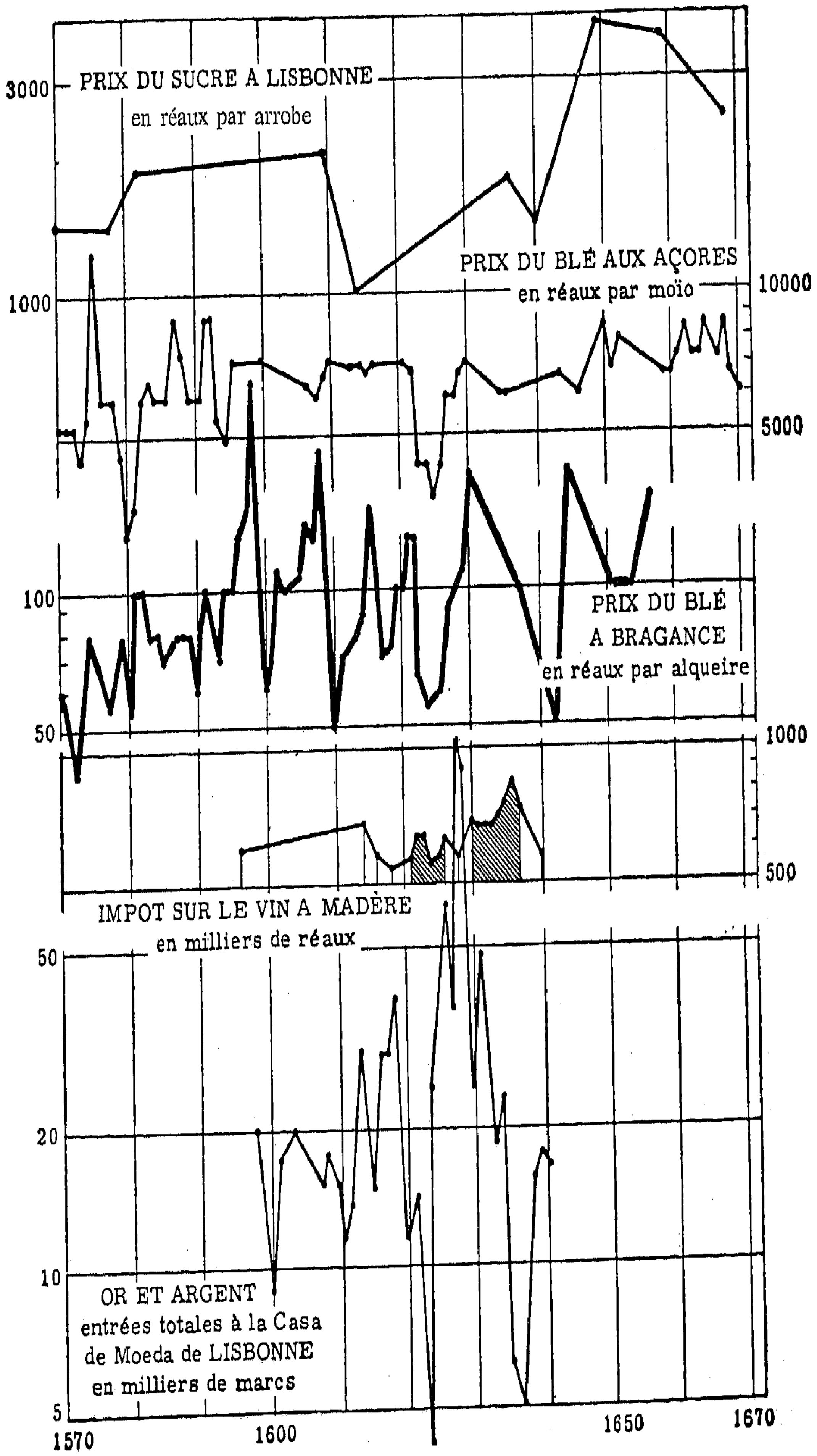


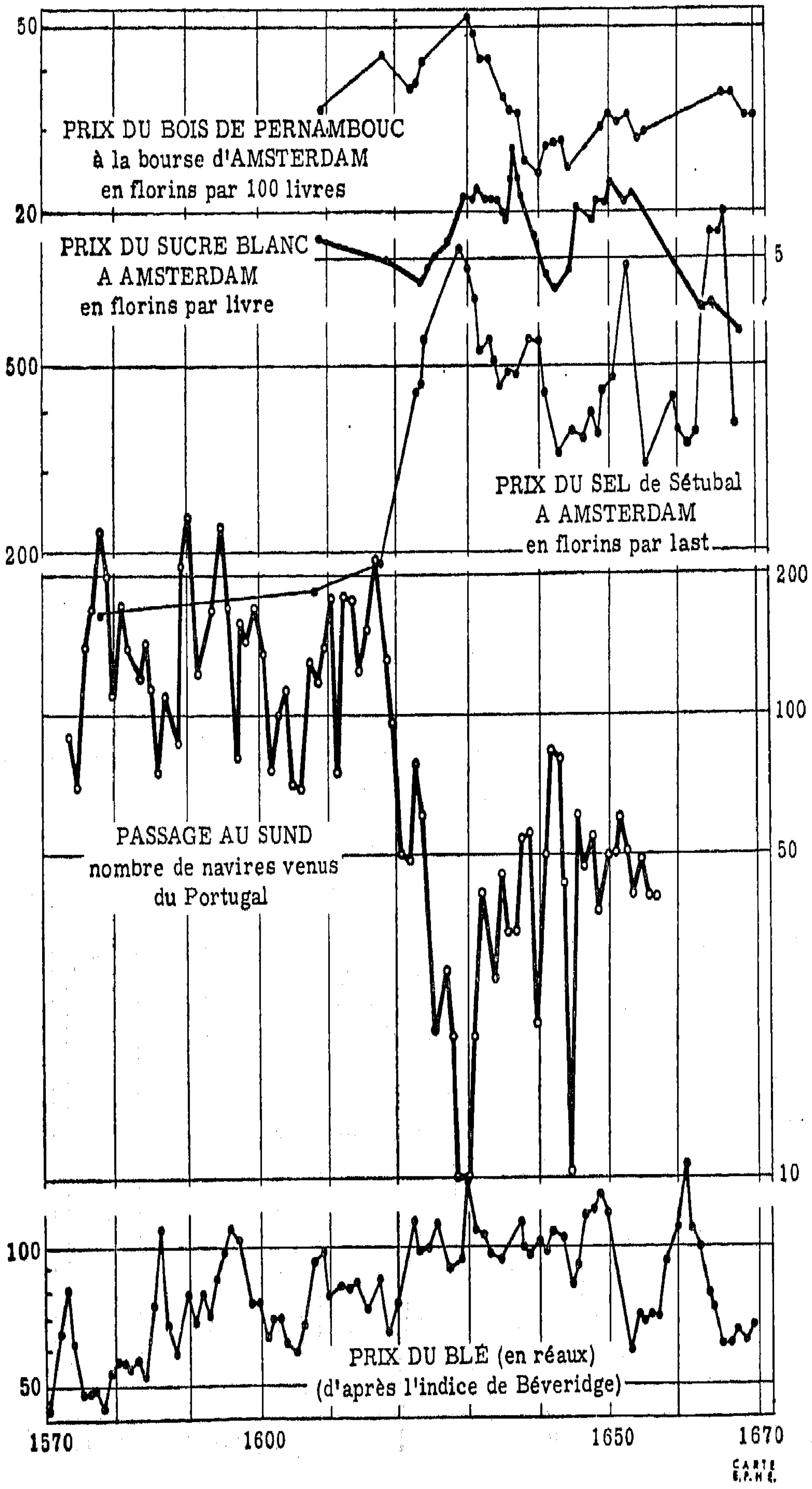

ENTRÉES D'OR ET D'ARGENT
(TOTAL)
en milliers de marcs
100
50
20
10
5


CHARBON DE BOIS
PRIX en réaux
10
5
1570
1600
1650
1670


PRIX NOMINAUX
en réaux par arrobe
2000
1000
PRIX A BAHIA
en réaux par arrobe
1000
DIZIMES A BAHIA
en milliers de cruzados
100
50
20
10
5
1570
1600
1650
1670




PRIX DU SUCRE A LISBONNE
en réaux par arrobe
3000
1000
PRIX DU BLÉ AUX AÇORES
en réaux par moïo
10000
5000
PRIX DU BLÉ
A BRAGANCE
en réaux par alqueire
100
50
1000
500
IMPOT SUR LE VIN A MADÈRE
en milliers de réaux
50
20
10
5
OR ET ARGENT
entrées totales à la Casa
de Moeda de LISBONNE
en milliers de marcs
1570
1600
1650
1670


PRIX DU BOIS DE PERNAMBOUC
à la bourse d'AMSTERDAM
en florins par 100 livres
PRIX DU SUCRE BLANC
A AMSTERDAM
en florins par livre
PRIX DU SEL de Sétubal
A AMSTERDAM
en florins par last
PASSAGE AU SUND
nombre de navires venus
du Portugal
PRIX DU BLÉ (en réaux)
(d'après l'indice de Béveridge)
50
20
500
200
100
50
5
200
100
50
10
1570
1600
1650
1670
CARTE
E.P.H.E.

# INDEX

# INDEX DES NOMS DE LIEUX ET DE PERSONNES

## A


Abbville, 85, 87.
ABEMAR, 490.
Abrantès, 389, 399.
ABREU, António de, 7.
ABREU, J. Capistrano de, lx, lxix.
Abrolhos, 21, 29, 98, 112.
ACANNI, 465.
Accra ou Acra, 131, 304, 465.
Açores, lx, xi, xiv, xxiv, xxv, xxxvii, xlii, lii, liii, liv, lxxxi, xc, xci, xcii, xcvii, cii, cvii, cxiv, cxv, 6, 15, 16, 17, 19, 25, 30, 31, 46, 76, 78, 79, 83, 84, 88, 93, 98, 99, 100, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 130, 131, 151, 161, 205-213, 265, 269, 270, 271, 279, 309, 316, 321, 331, 347, 349, 350, 351, 354, 356, 361, 362, 366, 367, 370, 371, 374, 376, 377, 384, 385, 386, 387, 388, 394, 404, 410, 411, 412, 416, 418, 419, 420, 423, 425, 428, 435, 494, 501, 506, 507, 513, 550, 551, 585.
ADONIAS, Isa, xxxvi.
ADAMSON, J. xlii.
ADIÇA, 464.
ADORNO, António Dias, 221.
ADRIÃO, João, 221.
ADRO, Domingos do, 417.
AFFINE, 465.
AFONSO VI, 148.
AFONSO, Martim, 215.
AFONSO, A. Martins, xlvi.
Africa → Afrique.
Afrique, xi, xvi, xx, xliii, xlvii, lxviii, lv, 6, 16, 17, 19, 22, 24, 28, 30, 32, 40, 108, 109, 111, 116, 119, 120, 121, 123, 131, 143, 161, 166, 171, 172, 173, 182, 187, 189, 197, 198, 202, 204, 301, 304, 327, 344, 348, 350, 393, 399, 404, 422, 429, 432, 434, 457, 465, 468, 485, 507, 512.
Afrique Centrale, xi, lv, lvi, 131, 171.
Afrique de l'Ouest (West Africa), liv, Lxxxiv.
Afrique du Nord, 164, 165, 330-334.
Afrique du Sud, 110.
Afrique Equatoriale, 20.
Afrique Méridionale, 171.
Afrique noire, lxxxi, 431, 434.
Afrique noire Occidentale, lxxxi.
Afrique noire Portugaise, 352.
Afrique Occidentale, xi, lv, 16, 105, 131, 171, 174, 175.
Afrique Orientale, 173, 174, 176.
Afrique Orientale Portugaise, 493.
Afrique tropicale, 19.
AGOSTINHO, José, 15.
AGOSTINHO, Pedro, lxvi.
AGNESE, Baptista, lxxviii.
Aguarama (Rio), 306.
AGUARELAS, Dr. Eugenio Sarralho, xxx, cxv.
Águas de Moura, 302.
AGUILAR, Francisco de, 221.
Agulha fixa (Senhor de), 66.

AITO, 468.
Ajuime, Capitão de, 445.
Alagoas, lxxxix, 113, 134, 224, 327.
Alandroal, 463.
ALBERGATI (Antonio), 521.
ALBIAI, 226.
Albufeira, 570.
Albuquerque, 8, 91.
ALBUQUERQUE, Alphonse d', 463.
ALBUQUERQUE, António, 266.
ALBUQUERQUE, Cleonice Xavier de, c.
ALBUQUERQUE, Jerónimo de, 472.
ALBUQUERQUE, Joyce d', 87.
ALBUQUERQUE, Luís de, lxxvii.
ALBUQUERQUE, Maria Isabel de, lxxxviii.
ALBUQUERQUE, Mathias de, ci, 158, 218, 259.
Albuquerque, Zugar de Valverde y, 391.
Alcácer do Sal, 301, 302, 303, 307, 308, 311, 314, 393, 395.
Alcântara, 391.
Alcobaça, 390.
ALDANA, Philippe d', 434.
ALDEN, D., lx, lxxxvii, 228.
ALEGRE, Tomás, 221.
ALENCASTRE, Felipe de, c.
Alentejo, 5, 94, 101, 103, 104, 129, 213, 344, 355, 394, 395, 396, 399, 400, 404, 405, 424, 530.
Alfeizerão, 570.
ALFENA, Pantaleão Afonso, 417.
Algarve, ix, xxiii, cxi, 5, 31, 47, 49, 52, 74, 101, 103, 106, 155, 301, 303, 328, 329, 344, 350, 390, 395, 416, 423, 446, 449, 450.
Aljubarrota, 6.
Aljustrel, 463.
Allemagne, 40, 272, 377, 387, 394, 395, 446, 462.
ALMADA, André Alvares d', lvii.
Almeida, 8.
ALMEIDA, Carlos Luís de, 513.
ALMEIDA, Eduardo Castro e, xv.
ALMEIDA, Fereira de, cxiv.
ALMEIDA, Fortunato de, xlvi, 1, 2, 52, 118, 154, 165, 192, 314, 327, 330, 339, 408, 424, 425, 435, 441, 462, 463, 464, 505.
ALMEIDA, Gonçalo da Costa de, 332.
ALMEIDA, Jerónimo de, 305.
ALMEIDA, João Barbosa de, 156.
ALMEIDA, João Brito de, 229.
ALMEIDA, João d', 48.
ALMEIDA, Lopes d', cxiv.
ALMEIDA, Luís Ferrand de, lxiv, lxix, c.
ALMEIDA, Mendes de, 198, 353.
Almeirim, cvii.
ALPHONSE Ier (du Portugal), 5.
ALPHONSE V (du Portugal), 479.
ALPHONSE VI (du Portugal), 8.
ALPHONSE III (d'Asturies), 5.
ALPHONSE VI (de Léon), 5.
Alto Douro, xcii.
Alva, Barca de → Barca de Alva.
ALVARENGA, Tomé Correa de, 48.
ALVARES, Nuno, 6.
ALVARES, Walter, 324, 326.
ALVES, Francisco, 347.
ALVES, Francisco Manuel (Abbé de Baçal), xxix, xci, 359.
Alvito, 396.
AMARAL, António Barreto do, c.
AMARO (Marchand), 92.
Amazone, lxx, 476.
Amazone (fleuve, The river of), 83, 115.
Ambrize [Embrize], Rio, 470.
Amérique [et América, Amériques], xviii, xx, xxvi, xxx, xxxiv, xliii, xlv, xlvi, xlix, lix, lxxix, lxxxiii, lxxxiv, lxxxvi, lxxxvii, lxxxviii, cii, 22, 24, 28, 166, 171, 175, 204, 306, 345, 430, 462, 463, 468, 476, 483, 487, 500.
Amérique Anglaise [Amérique anglo-saxonne, Anglo-Saxon America], lxii, 416.
Amérique Centrale, 134, 198, 272.
Amérique du Nord, 17.



Amérique du Sud, xviii, lxxxii, cv, 17, 21, 22, 23, 28.
Amérique Espagnole [Spanish America], 198, 199.
Amérique Latine, xxvi, xxxv, lxxi, xcii.
Amérique Portugaise [Portugiesisch Amerika], lx, ci, 197, 198, 201, 276, 416.
Amsterdam, x, xxxiii, xxxvi, xliii, lviii, lxxxix, xcviii, xcix, cix, cxv, cxvi, 5, 9, 159, 161, 163, 164, 230, 268, 276, 298, 299, 300, 317, 320, 321, 336, 415, 421, 452, 462, 467, 468.
AMZALAK, M.B., 1, cxiv, 311, 314, 315, 334, 486.
Anafé, 352, 395.
ANCHIETA, Père Joseph de, lxviii, lxxxix, 202, 217-218.
Andalousie, 103, 203, 163, 271, 345, 352, 390, 395, 397.
Andala Muquila, 468.
ANDRADA, 97, 99, 100, 443, 444.
ANDRADE, 266, 270, 464, 494.
ANDRADE, Gilberto Osório de Oliveira, lxiv.
ANDRADE, Simão da Gama de, 221.
ANDRADE, M. Correia de, lxiii.
ANDRADE, E. de Campos, xx.
ANDRADE, Francisco de (d'Andrade), xvii, lviii.
ANDREONI (João António, S.J.) [André João Antonil), lxviii.
ANDREWS, Ch.M., xxxii.
ANDRIEU, Prof. 86.
ANGELO, R.P., 30.
Angleterre, xi, xxxii, xxxv, clvii, clviii, xcv, cxiv, 5, 40, 48, 141, 158, 200, 270, 271, 272, 287, 302, 309, 311, 334, 336, 351, 377, 398, 407, 421, 425, 434, 446, 462, 463, 467, 516, 531, 532, 533, 534.
ANGO, 157.
ANGLIN, J.H., xliii.
Angola, xiv, xxvi, xxxviii, xliii, lv, lvi, lvii, lxxvi, c, 6, 7, 21, 28, 30, 53, 81, 82, 84, 86, 87, 91, 92, 109, 110, 120, 121, 131, 144, 152, 161, 169, 170, 171, 173, 175, 177, 178, 179, 181, 182, 183, 184, 186, 187, 190, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 214, 215, 262, 268, 305, 316, 327, 331, 340, 341, 353, 417, 420, 425, 427, 428, 432, 457, 458, 459, 468, 469, 470, 496, 508, 513, 516.
Angra do Heroísmo, xxiv, xxxv, xxxvii, liv, xcvii, cv, 118, 119, 271, 348, 362, 364, 365, 369, 400, 494, 525, 549.
Ano Bom (Ile d'), 22, 24, 84, 116, 118.
ANSELMO, António J., xli.
Anten, 304.
ANTHIAUME, 69.
Antilles, lxxx, lxxxviii, cx, 9, 98, 134, 205, 227, 228, 258, 276.
ANTONIL, André João, lxviii, lxxxix, 217, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 236, 237, 238, 240, 268, 276, 281, 289, 426, 432, 435.
ANTUNES, Jorge, 221.
Anvers (Antuérpia), cii, 161, 272, 308, 317, 336, 390.
ARAGÃO, Baltazar Rebelo de, 194, 305, 458, 469, 470, 471.
ARAGÃO, Teixeira de, xciii.
Aragon, 5, 391, 437.
ARANHA, Baltazar, 223.
ARANHA, Brito, lii.
ARANHA, Francisco Caldas, 557.
Araripe, 226.
Araty (riv.), 221.
ARAÚJO, António de (Marchand de Ilhéus), 149.
ARAÚJO, João de Góis de, 498.
ARAÚJO, Sebastião de, 190.
Araya, 318.
Arcachon (bassin d'), 104.
Archipel, 398.
Arda (Afrique), 201, 213.
Ardra (Afrique), 305.
Argentina, 22.

Argus, 63.
Armando, xxxvi.
Arnemuiden, 161.
ARNOS, Afonso, 154.
Arrabide, 397.
ARRAIS, Francisco da Cruz, 326.
Arrecifes, ciii.
ARROYO, Leonardo, lxx.
ARRUDA, Manuel Monteiro Velho, liv.
Arzila, 23.
Ascension (Ile de l'), 16, 22, 28, 29, 30, 83, 117, 119, 121.
ASHER, xliv.
Asie (Ásia), xx, lxii, lxxix, 7, 321, 436.
ASSOMPTION, Frère Jean de l', 104.
ASSUNÇÃO, Bekert d', xlviii.
ASSUNÇÃO, G. J. Ferreira de, xxxv.
Asturies, 5, 313, 314.
ATAÍDE, Bartolomeu Barreiros de, 476.
ATAÍDE, Fernão Cabral de, 221.
Atakora, 108.
Atlantique, cviii, xcvi, 3, 13, 16, 17, 20, 21, 22, 31, 34, 46, 49, 68, 106, 116, 118, 119, 120, 123, 129, 131, 141, 160, 161, 165, 189, 201, 205, 226, 301, 318, 321, 436, 451, 476, 487, 493, 515.
Atlantique austral, lxxiii.
Atlantique espagnol, 452.
Atlantique occidental, 206.
Atlantique oriental, 6, 7, 205, 206.
Atlantique Sud, 20, 23, 105.
Atouguia, 303, 570.
AUGUSTIN, 517.
Autriche, 272.
Aveiras (comte de), 29, 83.
Aveiro, xxii, 6, 31, 101, 104, 301, 302, 303, 315, 317, 334, 397, 422, 511, 525, 570.
Aveiro (golfe d'), 104.
Aveiro (duc d'), 216.
Ave Maria, 55.
AVILA, Francisco Dias de, 474.
Aviz (Dynastie d'), 5, 479, 484.
AYALA, Gonçalo de Gamboa, 199.
Axim, 465, 466, 467.
Ayem, 107.
AZEVEDO, Marcos de, 472.
AZEVEDO, Álvaro de (Contratador), 134, 146, 153.
AZEVEDO, Aroldo de, lxiii, lxxxii, cxiv, 15.
AZEVEDO, João Lúcio de, xlix, li, Lxviii, xcii, 2, 5, 6, 195, 206, 216, 217, 218, 245, 278, 279, 285, 288, 301, 339, 428, 433, 434, 438, 465, 472, 494.
AZEVEDO, Pedro de, xvi, xcix, xciii, xcv.
AZEVEDO, Roberto, 217, 378.
AZEVEDO, Thales de, lxiii, c.
AZEVEDO, Julião Soares de, liv, xcvii, 536.
AZURARA, 6.
Azurara (port), 570.


## B


Baçal (José Manuel Alves, abbé de), xci, 359.
Badajoz, 320, 391.
BAGROW, L., lxxvii.
Bahia, ix, xiv, xv, xxvii, xxxviii, lxxxiii, lxxxv, lxxxvii, lxxxviii, xcix, c, civ, cxiv, 7, 29, 30, 47, 48, 49, 51, 53, 54, 76, 78, 82, 83, 84, 86, 89 90, 91, 92, 95, 98, 100, 113, 115, 121, 132, 134, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 154, 157, 158, 160, 167, 169, 170, 172, 175, 190, 193, 194, 195, 196, 202, 203, 212, 216, 217, 218, 219, 221, 222, 228, 229, 239, 246, 259, 260, 263, 267, 270, 271, 273, 274, 275, 276, 278, 279, 280, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 289, 293, 294, 295, 296, 297, 313, 316, 317, 322, 323, 324, 325, 326, 333, 335, 336, 341, 353, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 426, 427, 430, 431, 434, 443, 444, 460, 470, 472, 473, 476, 496, 497, 498, 508, 509, 511, 512, 513, 515, 516.
BAIÃO, A. O., xvi, lxxxii.
BAIÃO, Francisco, 197.
Baleia (pointe), 112.
BALLESTEROS Y BERETA, lix.
Baltic (Baltique), xcviii, 318, 319, 354, 415.
Baltique (Pays de la), 161.
Bambe, 109.
BANES, Duarte, 311.
BANG, Nina Ellinger, 317, 320.
BAPTISTA, Miguel, 221.
Barbados, 200, 271, 425.
Barbarie, 422, 468.
BARBOSA, António, xxxvii, lxxvii, 69, 70.
BARBOSA, Filipe, 223.
BARBOSA, Frutuoso (riche commerçant de Pernambouc), 98, 157.
BARBOSA, Gaspar Dias, 221.
BARBOSA, Paulo, 140, 147.
BARBOSA, Rafael, 223.
BARBOSA, Rui, 172.
BARBOT, J. A., lvii.
BARBOUR, V., xxv, xcv, 560.
BARBUDA, Francisco de (Secrétaire des actes de la marchandise), 149.
Barcelone, lix, 452.
Barcelos, xlv, xlvi, 401.
BARCELOS, C., lxxiii, 35.
BARCELOS, C. J. de Senna, lviii, lxxv, 89, 175, 181, 198, 199, 200, 202, 304, 417, 425, 495.
BARDWELL, Ross Little, c.
BARLAEUS, 158, 173.
BARLEU, G., lxviii.
Barreta (rio da), 113.
BARRETO, Francisco, 98, 271, 516.
BARRETO, João, lviii.
BARRETO, Pedro Ferraz, 312, 317, 495.
BARRETO, Manuel Telles, 47.
BARRIGA, L. A., 474.
BARROS, Christóvão de, 221.
BARROS, E. Estanislau, lxxiii, 48, 50.
BARROS, João de, 7.
BARROS, F. Borges de, lxix, 40, 47, 138.
BARROS, J. Teixeira de, 322.
BARROUGH, John, 40.
BASTIDE, Georges, cxiii.
BASTIDE, Roger, lxiii, lxxxiii, cxiv.
BASTO, Dr. A. Magalhães, xxi.
BASTOS, H., lxxxv.
BATAILLON, Marcel, lxxi.
BATTLE, A., 305, 327, 353, 422, 431, 446, 460.
Bayonne, 323, 403.
BAYONNE, Miguel Dantas de, 215.
BEAUFORT, 19, 21.
BEAULIEU, Paul Leroy, xlvii.
Beberibe (rio), 113.
BEEMAN, R. R., lxxxv.
Beira, 344, 345, 401, 402, 404, 424.
Beira Baixa, 102.
Beja, 346, 396, 405, 410, 441, 490.
BELCHIOR, Elysio de Oliveira, lxiii.
Belém (Brasil), 7, 476.
Belém (Torre de), 328, 511, 541, 551.
BELL, Aubrey F. G., xlii.
BELOTTI, Giancarlo, xcii, 433, 435.
BENAVIDES, Salvador Correia de Sá e, 39, 58, 136, 199.
BENCI, Jorge, lxxxix.
Benguela, xxvi, 109, 110, 111, 171, 177, 195, 305, 345, 355, 468, 469, 470, 508, 516, 520.
Benguela (baie de), 111.
Benguela (courant de), 24, 110.
Benin, lix, 120, 174, 201.
Bénoué (fleuve), 108.
Benya, 107.
Berbérie, 352, 395, 398.

BERGER, P., xliv.
Beringel, 396.
Berlingues (Berlengues), 83, 101.
BERNARD, 105, 106, 108.
BERTHE, Jean-Pierre, 256.
BERTRAND, 303.
BETHENCOURT, Cardoso de, xviii.
BEVERIDGE, 356.
BEZERRA, Manuel Pires, 417.
BEZERRA, Domingos de Brito (capitaine), 146.
Beziguiche, 186.
BIKER, Júlio Firmino Júdice, xlv.
Bilbao, 323.
Biafra (baie de), 22, 24.
Biagra (golfe, îles du golfe), 118, 120, 121.
Biguba, 107.
BIRMINGHAM, David, lvi.
BIROT, Pierre, lxxx, 101, 103, 104, 105, 229.
Biscaye, 49, 50, 322-213, 462, 515.
Biscoitos, 410, 411.
Bissagos (Bijagós), Iles, 107.
BITANCOR, António Correa, 212.
BITTENCOURT, Adalzira, lxx.
BLAIR, Th., lxxxvi.
BLAKE (corsaire), 516.
BLANC, 136.
Blanc (cap de Mauritanie), 23, 105, 331.
BLOKE, J.W., lix.
BLOKE, A.V.A. Sacramento, xliii.
BLOCK, P.J., xcviii.
BLOOM, H.J., viii, 172.
BODIN, 303.
Bohême, 273.
BOLANDIER, Georges, lvi.
BOLÉO, Manuel de Paiva, liii, 585.
BONACCORSI, J., c.
BONDAM, E.J., lxxix.
BONDOIS, 272.
Bonne Espérance (cap de), 6, 7, 17, 24.
BORCHARDT, Paul, xliii.
Bordeaux, xxxviii, 392, 415.
BORDONAU, Miguel, cxv.
BORGES, Diogo Diaz, 267.
BORGES, Sebastião (provedor-mor da Fazenda), 150.
BOSMAN, W., lviii, 32, 107, 187, 188, 304, 305, 353, 429, 430, 431, 432, 465, 466, 467, 468.
BOTELHO, Diogo, lxxiv, 34, 47, 137, 142, 168, 323, 474.
BOTELHOS (Família dos), 527.
BOTTINEAU, Yves, xlv.
BOUGAINVILLE, 86.
BOUGOUIN, E., xci.
BOULEGUE, Jean, lviii.
BOURDON, A.A., xlv.
BOURDON, Léon, l, cxiii, 486.
Bourgogne, 5.
BOURNE, William, 66.
BOXER, Charles Ralph, xiii, xxxiii, xli, xlviii, lxi, lxvi, lxxiii, lxxv, lxxxvi, xciv, xcv, cxiv, 2, 3, 39, 186, 187, 191, 195, 271, 278, 279, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 502, 503, 514, 515.
BOYAJIAN, James Charles, c.
Brabant, 309.
Braga, vi, xvii, xxi, xxii, xxxviii.
Bragance (Bragança), xci, 8, 346, 347, 356, 359, 462, 463, 501.
BRAGANÇA, Duc de, 462, 501, 511.
Branco, Castelo (Castelo Branco), 469.
BRANCO, Fernando Castelo, li, lix.
BRANDÃO, lxviii.
BRANDÃO, A.J., lxxii.
BRANDÓNIO, 135.
BRANNER, 225.
BRASÃO, Eduardo, xcv.
Brasil, Monte (Angra do Heroísmo), 118.
BRÁSIO, P.e António, lvi, lvii, lxxvii, lxxviii, 67, 69.
BRAUDEL, Fernand, xxxii, xxxiv, xcvi, xcix, c, cvii, cxiii, 343, 424, 468, 538.
Brava, Ribeira, 208, 443.
BRAVO, Rodrigo António, 51.
Bresco, Laguna de, 328.



Brésil (courant du), 23.
Bretagne, 17.
BRINCHES, V.M.J., xliii.
BRITO, Francis de, 95.
BRITO, Domingos Abreu de, lv, 74, 121, 151, 157, 158, 196, 202, 218, 258, 259, 260, 261, 278, 305, 426, 458, 517, 520.
BRITO, Sebastião Parvi de, 417.
BRUNO, P.e Christóvão, 61, 62, 63, 65, 66, 68, 71.
BRITO, Raquel Soeiro de, lxxxi.
Brouage, 303.
BROWN, L.A., lxxvii, 65.
BRUN, Malte, lxxx, 104.
BRUNO, E. Silva, lx.
BRUSLONS, Savary des, 303.
Bruxelles, xxxiv, xliii, xlvii, lvi.
Buarcos, 570.
Buenos Ayres, lix, 81, 199, 484.
BUESCU, M., lxii, lxxxvi, xc.
BULTÃO, Tomás Figueira, 180.
BULTEAU-LAVISSE, Fondation, cxvi.
BURLAMAQUI, 285.
BURNS, E.B., lx.
Bysance, 7.

## C

CABRAL, Pedro Álvares, 7, 28.
Cabango, 468.
Cabo, 224, 225.
Cabuco Cambilo, 468.
Cacheu, 107, 185, 189, 199, 200, 214.
Cachoeira, xxvii.
CADAMOSTO, 412.
Cadaval, xix, xx.
CADAVAL, Duc de, 507.
Cadix, 513, 536.
CADO, Luís, 49.
CADORNEGA, 305, 327, 458, 469.
CADORNEGA, António de Oliveira, 109, 111, 305, 306.
CAETANO, 505, 507.
CAETANO, Diogo (contratador), 213.
CAETANO, Marcello, xciii.
CAETANO Filho, M., 113.
Cais do Pico, 321.
Caixa, Ribeira da, 443.
Calabar, ciii.
Calabere, 201.
Calais, 319.
Calavar, 200, 208.
CALDAS, Luís de Pina, 313.
Caldeira da Levada, 443.
Caldeirão, Serra do, 103.
Calendars, 426.
Calheta, Arco da (Madère), 117.
Calicut, 7.
CALLENDER, G.A.R., xl, lii.
CALMON, Pedro, lx, lxiii.
CALOGERAS, J.P., lx.
Calumgo, 468.
CALVÁRIO, Acácio Duarte, cxvi.
Câmara de Lobos, 117, 212.
CAMARA, Lopo Gage da, 229.
CAMARA, Alves, lxxiii, 33, 331.
CAMARA, J.A., lxvi.
Camaram (Afrique), 201.
Camaratuba (Rio), 226.
Cambambe (Fortaleza de, Pays de), 195, 468, 469, 470.
Cameroun, 172.
Caminha, 389.
Campo de Ourique, 405.
Campo de Víboras, 463.
CAMPOS, J. Moreira, lxvii.
CANABRAVA, Alice Piffer, lxxxviii, xc, xcvi, cxiv, 3, 199, 426, 485, 496.
Canaries (Islas Canarias), xciii, 15, 20, 28, 83, 88, 116, 138, 198, 205, 271, 304, 334, 351, 377, 385, 387, 417, 418, 419, 425.
Canaries (courant des), 23, 118.
Candie, 412.
Cango Lamo, 468.

Caniço, 412, 443.
CANIN, Jan, lxxix.
CANO, Thomé, lxxv.
CANSTATT, xliv.
CANTEL, Raymond, xlviii, lxxxvii.
CANTO, Dr. E. do, xlii.
CANTO, Ernesto do, 349, 371.
CANTO, J. do, xxv.
Cap, 28, 29, 30, 82, 83.
Cap Vert (Cabo Verde), Iles du, lvii, lviii, 6, 16, 22, 28, 29, 73, 82, 83, 88, 107, 118, 119, 120, 121, 131, 178, 189, 205, 206, 213, 215, 304, 316, 318, 371, 377, 417, 421, 425, 427, 431, 446, 447, 495, 586. → Vert (cap).
CAPÉTIENS, 5.
Capibaribe (Rio), 113.
CARAÇA, Diogo Sanches, 180.
Caraïbes, Mer des, 318.
Caravelas (Rio das), 134, 140.
Cardan, 68.
CARDIM, Fernão, lxvii.
CARDIM, Père L., 51, 202, 217, 218, 228, 231, 241, 243, 278, 288, 324, 327.
CARDOSO, A., 517.
CARDOSO, João de Barros, 221.
CARDOZO, Manuel S., xxxiv.
Carilambanza, 468.
CARLI, Père D., lvi, lxxviii, 30, 88, 90, 91, 93, 95, 109, 192, 193.
CARLOS II da Inglaterra, xcviii.
Carnaibucú (Rio), 221.
CARNEIRO, António Mariz, 66, 71, 76.
CARNEIRO, E., lxxxiii, lxxxvi.
Carrapateira, 570.
CARRÉ, A., c.
CARVALHO, A. de, lxxix, lxxx, lxxxix, xcv.
CARVALHO, H. A. Dias de, lxxxi.
CARVALHO, Capitaine général Feliciano Coelho de, 136, 149.
CARVALHO, Francisco Coelho de, 169.
CARVALHO, Joaquim de, xxiii.
CARVALHO, Joaquim Barradas de, cxi.
CARVALHO, Leonardo Lopes de, 434.
CARVALHO, Martim de, 221, 472.
CARVALHOS (Famille des), 527.
CASAL, Aires de, lxix, 133, 136.
Cascais, 78, 105, 520.
CASCAIS (Marquês de), 148.
CASCAIS, Pedro de, 326.
CASCUDO, Luís da Câmara, lxiv, lxxxvi.
Cashindcabar, 469.
CASSAGNAU, Jeanne, lxxvii, 63.
Castelo Branco, 396, 490, 552.
Castelo Rodrigo, 545.
CASTER, Gilles, 435.
CASTILHO, Pedro de, 136, 137, 142.
Castille, lxxxv, 5, 314, 315, 355, 387, 395, 399, 404, 423, 437, 441, 449, 471, 481, 486.
CASTRO, Afonso Furtado de, ciii.
CASTRO, Álvaro Mendes de, 181.
CASTRO, António Barros de xc.
CASTRO, Inês de, 104.
CASTRO, João de, 28, 29, 62, 65, 66, 68, 73.
CASTRO, J. de C. de., 513.
CASTRO, José Ferreira Borges de, xcv.
CASTRO, Manuel de, 313.
CASTRO, Manuel do Canto de, 365, 428.
Catalogne, 539.
CATARINA, Infanta Dona, xcviii.
CATTAN, Selim, xlvii.
CAVALHEIRO, R., xcv.
Ceará, lxiv, lxvi, lxxi, 112, 114, 115, 158, 306, 307, 476.
Centre du Brésil, lxiii, 219, 220.
Centre du Portugal, 345.
CERVEIRA, Vicomte de, 134.
Ceuta, 143, 351, 352.
Ceylan, 75.
CHAPMAN, xcvii, 270, 319, 531.
CHARLES II, 416.
CHARNOCK, 40.
CHAUNU, P., lxii, cxi.



CHAUNU, Pierre d'Huguette, xxx, cvii, xcvi, 36.
CHAVES, Luís, lix.
CHILCOTE, R. H., lvi.
Chine, 7.
CHRISTENSEN, A. E., 317.
CHURCHIL, A., lxxviii.
CIDADE, Hernâni, lviii, lxiii, lxviii.
CISNEROS, Alonso de, 352.
CLASTRES, P., lxxxviii, 166.
CLAUDIO, A., lxxxiii.
COARACY, Vivaldo, lxiv, lxx, 48, 170, 203, 265, 267, 268, 283, 284, 285, 324, 420, 460, 461.
Coari, fleuve (Afrique), 468.
COBB, Gwendolyn, cxv.
Cochim, 47, 458.
COELHO, Duarte, 306, 431.
COELHO, Miguel, 417.
COELHO, V. F. d'A., lvii.
COELHO, João de Lemos, lxiii.
COELHO, Jorge de Albuquerque, ci.
COIMBRA, Carlos, lii.
Coïmbre, ix, xiii, xviii, xx, xxii, xxiii, xxvi, xxix, xxxv, xxxvi, xxxvii, xxxviii, xxxix, xl, xlvi, xlvii, xlix, l, li, lv, cxiv, cxv, cxvi, 344, 345, 396, 397, 422, 490.
COLBERT, 271, 272.
COMAS, Jaime, 475.
COMMELYN, Isaak, 203.
Commendo, 466.
CONGO, Roi du, 109, 110, 458, 516.
Congo (Kongo, Pays, Royaume de, Fleuve), xxvi, xxxiv, lvi, lvii, 20, 24, 30, 73, 96, 107, 111, 120, 123, 131, 171, 173, 174, 176, 177, 179, 182, 431, 457, 459, 468, 469, 470, 471, 495,
Continent, 5, 384.
Conto de Lavos, 303.
COQUE, Roberto, 214.
CORDEIRO, Père, 349.
CORDEIRO, Luciano, xviii, lv, lxxxi, 107, 109, 193, 213, 214, 305, 340, 458, 469, 470, 471, 474.
CORDEIRO, J. P. Leite, lxv, lxx.
Cordillère Centrale, 407.
CORÉAL, François, lxxix.
CORESMA, Francisco, 75.
Corisco (Ile), 120.
CORNEVIN, Robert, 174.
Corpo Santo, 409.
CORREA, Brito, 271.
CORREA Filho, Virgílio, xxvi, cxv.
CORREA, Mendes, lxxxiii.
CORREA, João Nunes, 141, 142.
CORTESÃO, A. Z., lxxvii.
CORTESÃO, Jaime, xxxvii, xlvii, xlix, lix, lx, lxx, lxxvii, lxxviii, 2, 47, 70, 594.
Corvo (Ile), 40, 116, 119.
CORVO, Andrade, 67.
CORVO D'ANDRADE, Serra, 109.
Costa da Mina, lviii.
COSTA, António da, 221, 325, 326.
COSTA, A. Fontoura, xxxvii, xlii, lxxvi, lxxvii, cix, 59, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 96.
COSTA, A. Monteiro da, xcii.
COSTA, Dr. Carreiro, 435, 436, 437.
COSTA, Duarte Nunes da, 51.
COSTA, F.A. Pereira da, lxix, lxxxviii, 431, 434.
COSTA, Gaspar da, 181.
COSTA, Henrique Gomes da, 179, 196, 198.
COSTA, Hieronymo Nunes da, 159.
COSTA, Jerónimo Nunes da, 231.
COSTA, João Cruz, cxiv.
COSTA, Marcos da, 221.
COSTA Filho, Miguel, cxv.
COSTA, Ney Chrysostomo da, xciii, c.
COSTA, Pero da, 476.
Côte d'Ivoire, 108, 131.
Côte Occidentale d'Afrique, lviii.
Côte de l'Or, 304.
Cotegipe, rivière, 221.
Coto (pays de Guinée), 188 .
COUÇO, António, 76.
Couronne Boréale, 63.
COUTINHO, B. X. C., xlv.
COUTINHO, Francisco Pereira, 216.

COUTINHO, François de Sousa, 515.
COUTINHO, Gago, 36.
COUTINHO, Gaspar Jorge, 67.
COUTINHO, Gonçalo, lv.
COUTINHO, Gonçalo Vaz, 179.
COUTINHO, Jerónimo, 89.
COUTINHO, João Rodrigues, xliii, 179.
COUTINHO, R., lxxxiii.
COVAS, António Fernandes das, 208.
CRONE, G. C. R., lxxvi.
Cruz, Ribeira da (Flores), 118.
CRUZ, A. A. F. da, xxi, xciv, xcv.
CRUZ, Ernesto, ci.
Cuanza (fleuve), 110, 190, 305, 306.
Cuba, lxxx.
CUMBERLAND, George Conde de, liii.
CUNERTORF, 317.
CUNHA, Diogo da, 99.
CUNHA, Gonçalo Rodrigues da, 155.
CUNHA, Luiz da, 519.
CUNHA, Manuel Alves da, lvi, 417.
Cunhahu (rio do Brasil), 159, 160.
Curitiba, xliv.
CURTIN, Ph., lxxxvi.
CUVELIER, Mgr. J., xxxiv, xliii, lvi, 84, 185, 203, 229, 513, 558.

## D

D'ABBEVILLE, Cl., lxviii.
Dahomey, lxxxv, 108, 174.
Dandé, Rio, 109, 458.
Danemark, 272, 464.
Dantzig, 49, 50, 318, 462, 539.
DAPPER, O., lviii, 107, 120, 185, 304, 428, 432, 433, 458, 465, 468.
DAVIS, John, 85, 87, 99.
DAVIS, Ralph, xcviii, ci.
DEBANE, N. J., lxxxiii.
DEER, N., lxxxviii.
DEFONTAINES, Pierre, xcii.
DELAFOSSE, xcvi, 271.
DELGADO, Ralph, lvi.
DEMANGEOT, G., lxxxi.
DEMBO, Roi de, 306.
DENEVAN, W. M., lxxxviii, 166.
DENIS, 114, 116.
DENOIX, Commandant, cxv, 34, 36, 37, 70.
DERENZI, L. S., lxiv.
DEUTIN, G., lxxviii.
Deutschland, xcix.
DIAS, Bartolomeu, 6.
DIAS, Brás, 348.
DIAS, Francisco, lii.
DIAS, Gastão de Sousa, lvi, lvii, 82, 110, 187, 213, 305, 458, 461, 468, 469.
DIAS, Gaspar, 208.
DIAS, Henrique, 173.
DIAS, Luís Fernando de Carvalho, xciv.
DIAS, Nunes, cxiv.
DIEGUES Jr., Manuel, lxxxix.
DIFFIE, Bailey W., xiii, xciv, c, 526.
DINIS, António, 310.
DINIZ, J. de O. Ferreira, lxxxi.
Diu, 66.
Djalon, Fouta, 108.
Dombé, 469.
Dongo, 469.
DONNAN, E., lxxxiii.
DONNET, F., lxxxvi.
DÓRIA, Luís, 208.
DÓRIA, António Álvaro, 223.
DORNAS Filho, J. dos Santos, lxii, lxxxiii.
DOURADO, Fernão Vaz, xxxvii.
Douro, 5, 31, 96, 102, 104, 129, 407.
Douro, Alto → Alto Douro.
Douro-e-Minho, 334, 344, 359, 391, 401, 402, 403, 404.
DOUSTE-BLAZI, Prof., 86.
DRUMMOND, F. F., liv.
DRUMMOND, 119, 280, 339, 348, 349, 361, 362, 363, 364, 365, 369, 374, 375, 376, 434, 494, 549.



DUDELY, 89, 97, 98, 99, 331, 461.
DUFFY, James, lvii.
DUFOUR, François et Pierre, 46.
Dumbo, 410.
DUNCAN, B. T., lii.
Dunkerque, 319.
DUPPAY, James, 476.
Durham, xxxviii.
DURO, C. Fernandes, lxxv.
DUTRA, Francisco A., ci.

## E

Ebre, 391.
EÇA, Vicente M. M. C. Almeida, xlix.
Ecosse, 377.
EDEL, Mathew, xc, 276.
Egypte, 174, 176, 468.
ELBÉE, Sieur, lviii.
ELIAS, J. E., lxxvi.
ELICHE, Marquis de, 143.
ELIZABETH I$^{ère}$ (d'Angleterre), xxxi, 467.
ELLIS JUNIOR, lxx.
ELLIS, Myriam, xci, xcii, cxiv, 312, 322, 325, 475.
Elvas, 408.
ELVAS, António Fernandes, 179, 181, 197.
ELVAS, Duarte Pinto, 181.
Embrize, Rio, 470.
Empire (Império), xi, xli, xlii, lxxxiii, xciii, xciii, cviii, cxi, 7, 8, 9, 17, 32, 34, 70, 98, 109, 202, 304, 307, 308, 315, 321, 327, 331, 332, 343, 350, 351, 354, 355, 415, 416, 422, 436, 438, 452, 457, 460, 461, 465, 476, 493, 496, 499, 506, 511, 513, 519.
Empire Athénien, 121.
Empire Atlantique, 8, 494.
Empire Espagnol, xcvi.
Empire de Melli, 465, 466.
Empire d'Orient, 8.
Empire Portugais (Portuguese Empire, Empire colonial portugais), xlvii, xlviii, lix, ci, 8, 9, 16, 31, 33, 68, 70, 101, 123, 127, 129, 204, 205, 320, 321, 336, 339, 343, 348, 350, 354, 407, 416, 425, 429, 462, 493, 498.
ENJALBERT, Henri, xcii, 408.
ENNES, E., xiv, lxxxiii.
EON, Jean (en rel. P. Mathias de St. Jean), xcvii.
Equateur, 17, 20, 22, 24, 26, 28, 73, 81, 82, 83.
Equateur (contre-courant de), 26.
ERICEIRA, Conde de (D. Luís de Menezes), xlvi, xciv.
Espagne, Espagne méditerranéenne, Spain), x, xxix, xxxi, xlv, xlvii, lxvii, lxxx, c, cviii, cxv, 5, 8, 9, 15, 16, 38, 103, 105, 177, 191, 201, 213, 303, 308, 309, 318, 319, 323, 345, 351, 352, 354, 405, 429, 484, 485, 486, 407, 488, 490, 492, 502, 505, 506, 514, 515, 516, 531-534.
ESPARTEIRO, A. Marques, lxxiii.
Espírito Santo (capitanie de), xiv, lxxi, 48, 178, 141, 150, 215, 217, 218, 219, 317, 417, 460, 462, 472, 473, 508, 515.
Esposende, 570.
Estrela, Serra da, 102.
Estremadure (Estremadura), 101, 102, 395, 396, 416.
Estremadure espagnole, 391.
Estremoz, 397.
ESTREMOZ, André Rodrigues de, 179, 558.
Etats-Unis, 17.
Ethiopie, 305.
Etoile polaire, 63.
Europe, lxxix, 5, 6, 7, 24, 30, 51, 74, 127, 161, 164, 176, 210, 265, 272, 276, 303, 313, 314, 317, 318, 321, 345, 349, 355, 349, 405, 426, 432, 436, 452, 457, 480, 483.

Europe Centrale, 356, 463.
Europe Occidentale, 348, 356.
Évora, ix, xx, xxxv, xlii, cxv, 71, 76, 82, 83, 91, 94, 114, 136, 441, 490.
ÉVORA, Rodrigues de, xlix.
EVREUX, Yves d', 32.
Extrême-Orient, 7.

F

FALCÃO, Luís de Figueiredo, xcv.
FALEIRO, Francisco, 68.
FARIA, Francisco Leite de, lvii, lxxi.
FARIA, Manuel Severim de, l, lii, 278.
FARIA, Sebastião de, 221.
FARINHA, António Dias, lv.
FARINHA, P., 107.
Faro, xxiii, c, 47, 101, 105, 328, 329, 333, 536, 570, 576.
FARO, André de, lviii.
FARO, Jorge, cxiv.
FATIO, Alfred Morel, xxxi.
FAUCHER, Daniel, cxiii.
Fayal, xxv, xcvii, 15, 31, 116, 117, 119, 130, 208, 347, 349, 363-367, 411, 435.
Fedala, 352, 395.
FELNER, Alfredo de Albuquerque, xxvi, lvi, 109, 177, 305, 459.
FERNANDES, Diogo, 181.
FERNANDES, F., lxxxvii.
FERNANDES, Florestan, lxxxvi.
FERNANDES, Lopo, 221.
FERNANDES, Manuel, lxxiii, 34, 40, 46.
FERNANDES DE FURNA, F. → FURNA, F. Fernandes de.
FERNANDO I, Grão Duque, xcix.
Fernando Pó, 116.
Fernão de Noronha (Fernando de N., rocher, île de), 16, 29, 120.
FERRÃO, A., xiii.
Ferreira do Alentejo), 396.
FERREIRA, Artur, ci.
FERREIRA, Carlos Alberto, xviii, cv.
FERREIRA, Baltazar, 266.
FERREIRA, Gaspar Dias, xcix, 219, 268, 279, 556.
FERREIRA, J. A. Pinto, xxi, xcii.
FERREIRA, Manuel Fernandes (ou Fernandez), 183.
FERREIRA, P. Manuel Juvenal Pita, liii.
FERREIRA, W., lxii.
FERREZ, Gilberto, ci.
FERRI, lxviii.
FIALHO, Madalena da Câmara, 476.
FICALHO, Comte de, 142.
FIGANIER, xxxii.
Figueira, c.
FIGUEIRA, P.[e] Luís, 557.
Figueira da Foz, 104, 301, 302, 303, 334, 570.
FIGUEIREDO, A. de Mesquita, xvi.
FIGUEIREDO, Manuel de, 67, 75.
Figueiró dos Vinhos, 463.
FIGUEROA, Antonio Ruiz, 197.
Finistère (Cap), 23.
FISHER, 499.
FITZLER, H. M. A., xiv, xciv, 526.
FIXER, Jacome, 181.
Flandres, 6, 40, 158, 271, 309, 319, 377, 421, 446, 462, 539.
FLECKNOE, R., lxxix.
Flores (Açores), xxv, 119, 435.
FLÓRIDO, Abel da Silveira Montenegro, 486.
Fogo (Cap Vert), île de, 118.
FOLETIER, F. de Vaux de, xcvi.
FONSECA, André de, 181.
FONSECA, Jerónimo Osório de, 69.
FONSECA, Luís da, cxv.
FONSECA, Luísa da, xv, cxv.



FONSECA, Quirino da, lxxiv, xcii, 31, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 46, 55, 83, 88, 90, 96.
FONSECA, F. Belard da, xciv, cxv.
FONSECA, Pedro da, 230.
Fortaleza, xxxix, lxiv, 21, 115.
FORTUNÉ, Le, 8.
FOURNIER, P. J., lxxv.
Foz do Dão, 104.
Frades (Baia et île), 222.
FRANÇA, Ary, cxiv.
FRANÇA, E. d'Oliveira, xlvi, lxix, cxiv.
France, x, xi, xxx, xxxv, xlv, xcv, xcvi, cxii, 3, 5, 6, 76, 200, 271, 272, 309, 318, 319, 343, 345, 355, 377, 387, 392, 394, 395, 500, 401-403, 405, 462, 463, 489, 494.
France équinoxiale, lxx.
FRANCES, Bocarro, li.
FRANCO, A. A. de Mello, lxi.
FRANCO, F. Lopes, 223.
FRANCO, Francisco de Assis Carvalho, lxx.
FRANCO, Odair, lxv.
FRANGO, Manuel Garcia, 418.
FRAZIER, E. F., lxxxiii.
FREIRE, A. Braamcamp, xxxv.
FREIRE, Célia, xlix.
FREIRE, Francisco de, 323, 324.
FREITAS, Bernardino José de Sena, liv.
FREITAS, Décio de, ci.
FREITAS, Francisco Nunes de, 259.
FREITAS, Gaspar de, 221.
FREITAS, Gustavo de, xviii, xciv, 336, 526-529.
FREYRE, Filberto, lxiii, 4, 172-174, 227, 588.
FREYRE, Francisco de, xviii.
FREYRE, Eduardo Ponce de Leon, xxix.
Frio, Cabo (Capitainie de), 140, 150.
Frio, Cap, 132, 134, 158.
Frise occidentale, 163.
FROBENIUS, Léo, 173.
FRONTEIRA, Marquezes de, xx.
FRUTUOSO, Gaspar, lii, 119, 208, 350, 412.
Funchal, xvi, xvii, xxiv, xxxv, xxxviii, xxxix, lii, liii, lxxxix, cviii, cxv, 76, 97, 99, 100, 117, 130, 206, 208, 210, 212, 271, 339-341, 350, 351, 385, 413-416, 421, 442, 443, 450, 512, 513, 525, 566.
FURNA, Francisco Fernandes de, 197.
Furnas, île de, (São Miguel), 118.
FURTADO, Celso, lxi, 256-258, 577.
FURTADO, Fernando de Mendonça, 40.

G

Gabon (Pays et fleuve), 21.
GADELHA, Regina Maria A. F., ci.
Gainesville, xxxviii, xxxix, xliv.
Galice, 75, 104, 271, 302, 313, 314, 355, 396, 485, 521 .
GALLARDO, Don Bartolomé José, xxx.
GALLEGO, João, 72.
GAMA, Vasco da, 7, 8, 28, 133.
GAMA, Fernandes, 203.
Gambie (Pays, fleuve), 200.
GANDAVO, Pero de Magalhães, lxvii, 135, 217, 278, 288, 322, 325, 327.
GARCIA, Diogo, 326.
GARCIA, Rodolfo, lx, lxix, 135, 279.
GARRAUX, A. L., xliii.
Cascogne (Golfe de), 23.
GASTON-MARTIN, lxxxiii.
GATTINA, M. A., lvi.
GAUTHIER, 105-108.
GAUTIER, E. F., lxxxi.
GAY, lxxv.

Gênes, 16, 200, 452.
GERNEZ, Ct., lxxviii, 70.
GERRITSZ, G., lxxix.
GIACCARDI, Alberto, xlvii.
GIBERT, lxxxii, 113, 114, 116.
Gibraltar (detroit de), 23, 33, 94.
GIBSON, Ch., lxxxii.
GILLE, P., lxxx.
Ginala, 107.
GIRALDES, Francisco, 98.
GIRÃO, A. de Amorim, lxxxi.
GIRARD, A., xcvi.
GIRODON, Jean, cxv.
Glotz, 452.
Goa, xxxvii, xlviii, l, lxxiii, cix, 34, 36, 47, 66, 69, 458, 487, 494.
GODECHOT, J., xlvii, cxiii.
GODINHO, Vitorino de Magalhães, xli, xlviii, xlix, cxi, cxiii, 2, 3, 272, 289, 343, 344, 354, 422, 428, 429, 487, 568.
Gold Coast, 108.
Goiana, 226.
GÓIS, Damião de, 7.
GÓIS, Pedro, 215.
GOMES, A. Sousa, lxxiv.
GONÇALVES, Ernesto, xxiv.
GONÇALVES, J., 492.
GONÇALVES, Luís, 368.
GONNARD, René, xlvii, l, 486, 488, 489.
GORIS, A., xcvi, 309.
GOULART, José Alípio, lxx, lxxxiii.
GOULART, Maurício, lxxxiii, 202-204.
GOULVEN, J., lv, 352.
GOUROU, Pierre, lxxxii, 131, 204.
GOUVEA, Luís Nunes de, 149.
GOUVEIA, Maurílio de, lxxxiii.
GOUVEIA, Morais, 191, 459.
GOUVEIA, P.e Christóvão de, 82.
Gouverneur, île du, 39, 48.
Graciose (Açores), xxiv, 119, 347, 363, 367, 369, 411, 435.
GRAHAN, R., lxxxvi.
Gramame, 226.
Grande, Ilha, 48.
Grande, Pico (São Tomé), 118.
Grande Ourse, 63.
Grande, Ribeira (Afrique), 107.
Grande, Ribeira (Flores, Açores), 118, 431.
Grande, Ribeiro (São Miguel, Açores), 375.
Grande, Rio (fleuve d'Afrique), 200.
Grande, Rio (fleuve de Porto Seguro), 134.
Grande-Bretagne (Great Britain), x, xxxi, xxxii, xcviii, ci.
Grão Pará, 48.
Great Britain → Grande-Gretagne.
GREENLEE, William B., xli, xlv, cxv.
Greenwich (méridien de), 22, 23.
GROBENDONCQ, Seigneur de, lxxxix.
GRIFFIN, G. G., xxxi.
Guadalquivir, 345.
Guadalupe, 256.
Guadiana, 103.
Guanabara (baie de), 114.
Guaraqai (Bahia), 223.
Guararapes (mont), 266, 516.
Guarda, 463.
GUASSO, Roi de, 466.
Guatapu, 307.
GUERRA, F., xvii.
GUERREIRO, A. C., cvii.
Guimarães, xxi-xxiii.
GUIMARÃES, Leandro, 230.
Guiné, Guinnée (Guinea), xi, xiv, lvii, lviii, lix, lxxiv, lxxx, 30, 32, 73, 87, 88, 93, 106, 112, 120, 121, 132, 172, 175, 177, 182, 185-190, 207, 213, 305, 343, 351-353, 417, 421-423, 428, 429, 431, 432, 434, 446, 467, 469, 510.
—, Courant de, 22-23, 73.
— du Nord, lvii.
— du Sud, lvii.
— Française, 119, 219.
—, Golfe de, 6, 7, 19, 20, 22, 24, 30, 96, 165, 171, 213.
—, Iles du Golfe de, 7, 120.



Guiné Portuguesa, lviii, 172.
Guinney (Guiné ?), lxiii.
Guir, Cap., 351, 352.
GULBENKIAN, Calouste, cxii.
Gulf-Stream, 23.
GUNDER-FRANCK, André, xc.
GUSMÃO, Artur Nobre de, cxv.
Guyanne, 22.

H

HABSBURG BRAZIL, ci.
Haïti, 134.
HALS, João (Jean), 493.
Hambourg, 51.
HAMILTON, Earl J., xlix, xcvi, cxv, 86, 482, 485, 487, 492, 507.
HANDELMAN, H., lx.
HANDLIN, O. et M. F., lxxxiii.
Hanse (Villes de la), 308, 319, 403.
HANSON, Carl A., lxii, ci.
HARDENBERG, H., cxv.
HARDYMAN, J. T., lxxxvi.
HUBERT, M., lxxxvii.
HAUSER, Henri, lxxxiv, lxxxv, 336, 526, 536.
HAWKINS, J., 74, 81, 114, 120, 200.
HEIN, Pieter, 487, 515.
HELENO, Manuel, 74.
HELLOT, 160.
HELMER, Marie, 560.
HEMMING, John, lxxxvii.
HENRI, Cardeal-Rei D. (Cardinal-Roi), xciii, 309, 310.
HENRI (Infant D., Le navigateur), xxxvi, 6, 206, 435.
HENRI DE BOURGOGNE, 5.
HENRI IV, 536.
HENRIQUES, Duarte Dias, 179.
HENRIQUES, Pierre de Bittancor, 212.
HENRIQUES, Lopo da Fonseca, 180.
HENRIQUES, Miranda, 189.
HERBERT, xxix.
HERCKMANS, Elias, lxiv, 226.
HERSKOVITS, Melville J., 173, 174, 176, 185.
HILL, R. Roscoe, xxvi.
HILTON, Cr. Ronald, xxxiv.
HOBSBAWM, E. J., xlix.
HOEHNE, F. C., lxxxix.
HOLLANDA, Sérgio Buarque de, lx, lxx, xcix.
Hollanda (Hollande), x, xii, xxii, xxxiii, xxxvi, xcv, cx, cxv, 9, 47, 48, 158, 159, 161, 162, 164, 232-274, 291, 308, 309, 318-320, 336, 398, 429, 516.
Hollande Portugaise, 104.
HOLMES, Ruth E. V., xix.
HOMEM, Francisco Rebello, 486.
HÖNER, Urs, ci.
HORCH, Rosemarie E., xxix, xliv.
Horta, xxv, liv, 117, 118.
HOSTE, P., lxxvi.
HOURCADE, Pierre, cxv.
HOWARD, lxxvi.

I

Iguarassu, 224.
Iles (Les), lii, xcii, 7, 9, 75, 116, 118, 119, 120, 151, 160, 161, 401, 420, 513.
Iles (Isles) de l'Amérique, xc.
Iles de l'Atlantique, 7, 9, 75, 116, 151, 160, 161, 401, 420, 513.
Iles (Ilhas) Adjacentes, ix, xxiv, lxxxi, 190.
Ilha Nova, 15.
Ilhas Desertas, 436.
Ilhéus (Ilheos), 134, 137, 138, 140, 147, 149, 157, 158, 217, 218, 220, 267.

Inde (India), lxi, lxii, lxvii, lxxiii, lxxiv, lxxv, lxxix, lxxx, xciii, xcv, 26, 34, 38, 40, 47, 49, 53, 54, 60, 61, 67, 71, 75-78, 81, 85, 87, 89, 97, 98, 105, 121, 123, 147, 150, 151, 154, 155, 161, 162, 184, 192, 344, 348, 396, 399, 428-430, 434, 436, 437, 444, 458, 486, 494, 505, 507, 510, 513.
Indes (Indias), xxx, l, lxviii, xciv, cii, 7, 8, 52, 67, 71, 81, 84, 96, 134, 195, 197, 198, 428, 429, 436.
Indes de Castille (Indias de Castela), 86, 147, 155, 172, 175, 182-184, 189, 196, 200, 202, 215, 430.
Indes Occidentales (West Indies, Indias Ocidentais), lxvii, lxxviii, lxxxix, lxxx, 153, 158, 191, 276, 425, 467.
Indes Orientales, l, lviii, lxviii, lxxiii, lxxviii, lxxix, lxxx, 28, 35, 40, 41, 49, 75, 78, 131, 187, 428, 451, 460, 527.
Indien, Océan, 8, 15, 33, 60, 131, 462, 493-495.
Ipojuca, 224, 225.
IRIA, Alberto, xci, ci, cxv.
Irlande, 98, 302, 412, 463.
ISAÏE, lxxi.
Itabaiana, 476.
Itabapoara, Rio, 226.
Italie, x, xxxiv, 61, 354, 404, 405, 539.
Itamaraca (Ile), 120, 148, 157, 217, 218, 226, 332, 516, 519.
Itamarati, 142, 143.
Itaparica (Ile de), 324, 516.
Itatim, Rio, ci.
IZECKSOHN, I., lxv.

J

Jabotão, 224, 225.
Jacob (bâton de), 60.
JACOB, E. G., xcix.
JADIN, L., xxxiv, lvii, 84, 185, 203, 219, 513, 558.
Jaguaribe, Rio, 325.
Jaquaripe (fleuve), 221, 222, 232.
JOSEPH, Christian Louis, 256.
JAEGER, L. G., lxx.
JAL, A., lxxvi.
Jamaïque (Jamaica), lxxx, 134, 271.
Japon, 139.
JEAN, Prêtre, 463.
JEAN I^er, 5, 332, 334.
JEAN II, lxxvii, 5, 8, 61, 63, 328.
JEAN III (D. João III), 7, 8, 154, 218.
JEAN IV (D. João IV), xcv, 8, 71, 199, 200, 303, 430, 463, 497, 507.
JEAN V, xcii.
JIMENEZ DE LA ESPADA, 32.
João Pessoa, xxxix.
João Ramos (Pic de), 118.
Johannesburg, xlviii.
JONGE, Gédéon Morris de, 218.
JOYCE Jr., J. N., ci.
Jucurucu (Rio de), ou Rio des Caravelles (Porto Seguro), 134.
JULIEN, Ch. André, lxxxii, xcvii, 157.
JUROMENHA, Visconde de, 463.

K

KAMPER, xcviii, 49, 50, 213, 354, 390, 407, 431, 462, 538.
Kanganza, Monts, 109.
Karwaratama (Brésil), 306.
KEIJZERS, lxvii.
KEITH, H. H., lx.
KELLENBENZ, Hermann, xc, xcix, 3.
KENNEDY, L. V., xliii.
KERN, Robert, lxii.



KERHOLLET, de, lxxiii.
KERNKAMP, xcviii, 538.
KIECKENS, J. F., lxxxix.
KIEMEN, R. P. de, lxxi, lxxxiv, 3.
KLEIN, H. H., lxxxvi, 595.
KNIVET, 472.
KOPHE, Diogo, lvii.
KOSTER, 230.
KULA, Marcin, lxxxvi.

L

Labbedi, 304.
LABLACHE, Vidal, lxxx.
LACERDA, Dulcídio Tavares de, lxx.
LABROUSSE, Ernest, cxiii, 345.
LACOMBE, A. Jacobina, xliii, lxi.
LAET, Jean de, lxxix, 173.
LAGA, C., xc.
LAGOA, Vicomte de, xxxvii.
LAGOIS, João Jácome de (Marchand de Pernambouc), 151.
Lagos, xiii, 26, 47, 105, 131, 329, 525.
LA HAYE (Capitaine Mathieu de), x, xxvi, xxxiii, xxxvi, 537.
LAMARCK, 132, 162.
LAMBERTO, Sébastien, 48.
La Marmora, 352.
Lamego, xxix, 345.
LAMEGO, António Mendes de, 177, 178, 430.
LAMEGO, Manuel Rodrigues de, 179.
Lampi (Pays de Guinée), 188.
LANCASTER, 87, 88, 423, 461, 494.
LANCASTRE, Duc de, 6.
LANDI, Conde Giulio, lii, 206, 207, 230, 412.
LANE, F. C., lxxvi.
LANG, James, cii.
Langere, 469.
LANGHANS, F. P. de Almeida, xcii, 422.
Languedoc, 347, 435.
LANNOY, Ch., xlvii.
LANSDOWNE, xxxii.
LAPA, Albino dos Santos, xci.
LAPA, Jerónimo Ignácio Ferreira, xci.
LAPA, P. I. F. Ferreira, 371.
LAPA, José Roberto do Amaral, lxii, cii.
La Plata, 28.
Larache, 392.
La Rochelle, liv, xcvi, xcvii, 271.
LA ROERIE, G., lxxvi.
LA ROUCIERE, Ch. de, lxxvi.
LASSERRE, Guy, lxxxii.
LAVAL, François Pyrard de, lxxix, 88, 94, 99, 112, 157, 211, 214, 218, 219, 278, 323.
LAVANHA, Jean-Baptiste, lviii, 59, 65, 67.
LEÃO, Manuel Rodrigues, 190.
LEÃO, Simão de, 259.
LECOCQ-MÜLLER, N., lxxxii.
Le Danois, lxxiii, 12, 23.
LE GENTIL, Georges, lxx, lxxviii.
Le Havre, 69.
Leighly, 25.
Leiria, 49, 397.
LEITÃO, H., lxxiv, lxxvi.
LEITE, J., xliv.
LEITE, Serafim, xxxiv, lxiv, lxviii, lxxxvii, lxxxviii, lxxxix, 51, 82, 83, 85, 90, 139, 218, 459.
LELAND, Waldo, xx.
LE LANNOU, M., lxxxii.
LEMOINE, Carmen Nícias de, lxiv.
LEMOS, Capit. Francisco de, lviii.
LENCASTRE, L., xciv.
LEPIERRE, 302.
LERME, Duc de, 158, 271, 506.
LEROULY, La Ville, xvi.
LÉRY, Jean de, lxviii, cii, 32, 136.
Levant, 398.
Leyde, 163.

LICEIA, João Peres, 332.
Ligne, La, 81, 88, 93, 98.
Lima, Rio, 104.
LIMA, xxxiv.
LIMA, Domingos de Magalhães, 75.
LIMA, Durval Pires de, xcix, 319, 540.
LIMA, Helder de Sousa, cii.
LIMA, João Rebello, 261.
LIMA, Manuel C. Baptista de, cxv.
LIMA, M. Ferreira de, lxii.
LIMA, M. de Oliveira, xxxii, xlv, lxii, civ.
LINS, Ivan Monteiro de Barros, lxxxviii.
LINSCHOTEN, 348, 468.
LINSCOT, Jean Hugues de, lxxx.
LIPINER, E., lxv.
LIPPMANN, F.O., lxxxix, 270, 272, 273, 278.
LISANTI, L., xliv.
LISBOA, João Francisco, cii.
Lisbonne, ix, xiii à xxi, xxv, xxxii, xxxiii, xxxv, xxxvii a lviii lxxiii, lxxv, xciii, xcvii, xcviii, c, ciii, cxiv à cxvi, 5, 7, 17, 25, 26, 28-30, 33, 38, 41, 47, 49, 50, 52, 68, 70, 71, 72, 74, 75, 79, 81, 82, 83, 84, 87, 88, 9, 90, 92, 93, 94, 98, 99, 100, 104, 105, 109, 123, 127, 129, 130, 141, 143, 144, 145, 146, 147, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 160, 161, 162, 65, 166, 167, 171, 177, 178, 184, 188, 189, 190, 191, 192, 198, 206, 210, 213, 215, 260, 265, 268, 269, 273-280, 298-300, 308-311, 313, 315, 316, 318, 328-330, 332, 334, 339, 344, 345, 346, 348, 351, 352, 354, 355, 363, 366, 367, 368, 387-400, 402-408, 410, 417, 418, 422, 423, 424, 425, 426-430, 432, 434-435, 438, 450, 470, 475, 476, 477, 482, 484, 485, 486, 487, 488, 490, 493, 494, 495, 496, 497, 500, 501, 502, 505, 506, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 574.
Lisbonne (Marchands de), 487, 488.
LOPES, José, 266.
LIVERMORE, H.V., xlvi, lxxvi, xcviii, 514.
Livourne, 161, 452.
Loango, 469.
Loango (Angola), 182, 201, 459, 495.
LOBAT, Père, xc, 194, 233, 234.
LOBATO, Vasco Rodrigues, 221.
LOBO, D. Diogo, 83, 91.
LOBO, Francisco Azevedo, xxvii.
LOBO, Costa, cvii.
LODGE, R., xcvii.
LOMBARDI, Mary, lxx.
Londres, xxxii, xxxv, xxxix, xlii, xliii, xlvi, xlvii, xlix, lii, lviii, lix, 200, 230, 272, 476.
Longo, Rio, 109.
LOPES, David, 21.
LOPES, Francisco (Marchand de Salvador), 149.
LOPES, Fernão, 143, 144, 145.
LOPES, J.V., lxxiv, lxxvi.
LOPES, Pêro, 32.
LOPES, E. Correia, 179, 180, 184, 185, 186, 193, 194, 203.
LOPEZ, D., lvi.
Louvain, lvi.
LOUVOIS, Mr. de, 558.
LOYSEN, Isaak, xcviii.
Luanda, xxv, xxxviii, xlviii, lvii, 84, 87, 108, 110, 111, 121, 331, 457, 458, 461, 469, 471, 516.
Lubeck, cité de, 270, 539.
Lucaya, lxxx.
LUIS, Washington, lxx.
LUIS, Christóvão, 190.
LUZ, F.P. Mendes da, liii, xciii, 506, 511.
Lyon, 113.



M

Macao, xlviii, 7.
MACEDO, Diogo Rebello de (facteur du contrat), 158.
MACEDO, Jorge de, 3.
MACEDO, Duarte de, xcv.
MACEDO, 118, 349, 364-366, 369, 420, 434.
MACEDO, A.L. de Silveira, liv, 15.
MACEDO, António de Sousa, 476.
Maceió, xxxix, 113.
MACERA, Pablo, 256.
MACHADO, Amaro, 316.
MACHADO, Diogo Barbosa, xli.
MACHADO, Carlos Roma, lviii, 466.
Machico (Madère), cviii, 130, 208, 210, 412, 413, 513.
Madagascar, lxxxvi.
MADAHIL, A. Gomes da Rocha, xxiii, lxxv.
MADEIRA, J.A., lxxvii.
Madère, xi, xiv, xvii, xxiv, xxxvii, lii, liii, lxxxi, xcii, xciv, 6, 7, 16, 20, 25, 29, 31, 40, 74, 82, 83, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 130, 151, 183, 190, 202, 205-214, 230, 237, 265, 266, 269, 270, 271, 272, 288, 309, 316, 317, 331, 333, 334, 335, 347, 350-352, 356, 377, 382, 384, 385, 411-416, 418-423, 425, 426, 443-447, 449, 463, 494, 495, 501, 502, 506, 507, 512, 513, 551, 572, 573, 585.
Madrid, x, xxix, xxx, xxxiv, lxviii, 50, 78, 81, 82, 85, 88, 118, 170, 486, 505, 513.
MADUREIRA, J.M. de, lxxxiv.
Mafra, xxxv.
MAGALHÃES, B. de, lxx.
Magalhães, Ile de Jorge de, 221.
MAGALHÃES, J. Calvet de, l.
MAGALOTTI, Lourenço de, 303.
MAGDALENO, Ricardo, cxv.
Magellan, Détroit de, 15, 16.
MAGRO, Dias, 89.
MAIA, Baltazar de, 51.
MAIA, J. de A.M. de Faria e, liv.
Maio (Ile du Cap Vert), 116, 304.
Malacca, 7.
Malaga, 423, 449, 450.
Maldives, Iles, 458.
MALDONADO, Père, xxv, 270, 349, 369, 375, 376, 411.
MALHEIRO, A.M. Perdigão, lxxxiv, 167, 171.
Malomba, 468.
MANESCAL, António, li.
Manche, 25, 516.
Manche (espagnole), 103.
Manchester, 315.
MANCHESTER, A.K., lxiii, xcvii, 588.
MANSO, Paiva, 469.
MANSUY, André, 227.
Mantiqueira, Serra da, 16.
Mantoue, 395, 399.
MANTOUE, Duchesse de, 511.
MANUEL Ier, 8, 38, 463, 510.
MANUEL, Gaspar, 29, 73.
Mar (Além-Mar), xciii.
Mar, Serra do, 115, 132.
Maracana, 307.
Maragnan (Ile de [Maranhão]), i
Maragnan (Maranhão), Ile de, lxviii.
Maranhão, xiv, lxxi, lxxxiv, cii, 48, 115, 151, 152, 160, 167, 169-171, 182, 183, 198, 218, 219, 259, 262, 270, 281, 286, 295, 307, 429, 434, 436, 508, 516.
MARANHÃO, Gil, cxv, 246, 282.
MARANHÃO, J. d'Albuquerque, lxv.
Marapé, pointe de, 211, 221, 223.
MARCGRAV, 132.
MARCHANT, A., lxxiii, lxxiv, lxxxix, 81.
Maré, Ile de (Bahia), 22, 223.
MARGALHO, André Fernandes, 221, 259.
MARGON, Jerónimo, 474.
MARGUERITE, 488.

MARIBUNDO, 223.
MARINHO, Pedro, 525.
Maritouva, Rio (du Brésil), 306.
MARLES, J. de, xlvi.
Maroc, lv, 6, 7, 8, 16, 103, 105, 143, 205, 334, 351, 352, 355, 390, 437, 506.
Maroc atlantique, 105.
Maroc portugais, xi, lv, 351.
MARQUES, A. de Oliveira, xxxv, xlv.
MARQUES, João M. da Silva, xvi.
Marseille, xcvi, 423, 450.
MARTIN, Gaston, 191.
MARTIN, Percy A., lxiii.
MARTIN Vaz (Ile de), 16, 29, 30, 83, 112, 120.
MARTÍNEZ DE PALMA, André, 135.
MARTINS, Fernandes, lxxvi, cxiv.
MARTINS, J. V. de Pina, cxii.
MARTINS JUNIOR, J. I., 167, 509.
MARTIN, Oliveira, xlvi, xlvii, 2.
MARTINS, Rodrigo, 221.
MARTINS, Wilson, cii.
MARTÏZ, Padre Francisco, 30, 82, 214.
MASCARENHAS, D. Jorge de, 486.
MASCARENHAS, Manuel da Silva, 538.
Massangano (Afrique), 305.
MATA, António Fernandes da, 325.
MATA, José Caeiro da, 311.
Matarique, estuaire de, 221, 223.
MATHOREZ, J., xcvi.
Matoim, Rio, 221, 223.
MATOS, António de, 374.
MATOS, G. de Mello de, lxvii.
Matosinhos, li.
MATOSO, A. G., lvii.
MATTLE, Andrew, 195.
MATTOSO, Katie M. de Queirós, cii.
MAURICE, Prince, 200.
Maurícia, lxvii.
Mauritanie, 19.
MAURO, Frédéric, xlix, lxi, lxii, lxviii, xci, xcii, xciii, cii, cxii, cxvi, 30, 83, 170, 508.
MAURY, M. F., 125.
MAURY, Ltt., lxxiii.
Mayence, 1.
MAYNARD, 332.
MAYO, R. Esquenazi, xliv.
Mazagan, lv, 105, 129, 160, 351, 352, 537.
McBRIDGE, G. K., cii.
MÉDICIS, Cosme de, 303.
Méditerranée, lxxx, xcix, 6, 15, 16, 23, 34, 69, 72, 105, 129, 161, 204, 205, 318, 429, 452, 468.
Méditerranée orientale, 205.
MEIRELES, Mário M., lxxi, cii.
Melides, lagunes de, 328, 570.
MELLANDA, E., xcix.
MELLO, A. T. Bandeira de, lxxxv.
MELLO, D. Francisco e D. Catarina de, 360, 361.
MELLO, Evaldo Cabral de, lxvi, cii.
MELLO, Rodrigo de, 303.
MELLO, Philippe Bandeira de, 139, 147, 156.
MELLO, Gonçalves de, lxvii, lxix, cxiv, 224.
MELLO, J. A. Gonçalves de, lxv, lxvi.
MELLO NETO, João Gabral de, xxx, cii.
MELLO NETO, José António Gonçalves de, xv, xxxiii, lxiv, lxvii, 3.
MELLO, P.º de, 556.
MELO, Mário, xlvi.
MENDES, L. A. Oliveira, lxxxiv.
MENDES, Lourenço, 326.
MENDES, M. Maia, lxxxiv.
MENDES, Renato da Silveira, 226, 227.
MENDONÇA, Heitor Furtado de, lxix.
MENDONÇA, Henrique Lopes de, lxxiv, 34, 35, 38, 40, 53.
MENDONÇA, Marcos Carneiro de, cii.
MENDONÇA, R., lxxxiv.
MENDONÇA, Tristan de, 522.
MENEZES, Carlos Azevedo de, liii.



MENEZES, Diogo de, 100, 142, 152, 155, 168.
MENEZES, Manuel de, liv.
MERCADO, Fr. Tomé de, 193.
MERCATOR, 66, 70.
MERCURE, Monsieur, 323.
MEROLLA, Crécit, 92, 458.
MESGRAVIS, Laura, lxx, cii.
MESQUITA, Felipe de, 519.
MESQUITA, Francisco de Frias de, 523.
MESQUITA, Ignácio de, xxvii.
METTRAUX, A., lxxxiv.
Métropole, 316, 328, 333, 346, 506.
MEUVRET, Jean, xci, cxiii, 347, 349, 457.
Mexique, xxvi, xxxix, xliv, 134, 256.
MEYER, M. C., xliv.
MIGUEL, Julião (Julian Michel), 322, 323, 325.
Milan, lvii.
MILLIET, Sérgio, cxv.
Mina, xi, xviii, lvii, lxxviii, xciv, 7, 26, 28, 78, 107, 108, 131, 178, 187, 200, 221, 428, 457, 458, 462, 465-468, 483, 485, 488, 510, 516.
Minas, Etat de, 134.
MINEUR, Gabrielle, cxv.
Minho, xxi, 101, 102, 104, 345, 422.
Mira, Rio, 103, 570.
Miranda, 490.
Miranda do Douro, 463.
Mirery, Rio, 226.
Mocambo, Pic de (Ile de São Tomé), 214.
Moçâmedes, 109, 110.
Mocury, Rio (Porto Seguro), 134.
MOERBEECK, Jan Andries, lxvii, 189, 265, 284.
MOLERENS, Abraham, 399.
MOLLAT, Michel, xcvi, 36.
Moluques, lxxix, 7.
Monaco, 25.
MONBEIG, Pierre, lxxxii, cxiii, 115, 116.
Monchique, Serra de, 103.
Mondego, Rio, 104, 205, 303, 396, 422.
MONIZ, J. A., xxxiii, xlv.
« Montagne aux Emeraudes », 48.
MONT'ALEGRE, Omen, ciii.
MONTE ALVERNE ou MONT'ALVERNE, 118, 361.
Montemor, 397.
Montijo, 516.
MOOG, Vianna, lxx.
MOONEN, F. J., lxvii.
MORAES, R. B. de, xliii, xliv.
MORAIS, E. D., lvii, lxxxiii.
MORAIS, Francisco de, xxii.
MORAIS, Manuel de, cviii, 139.
Morão, lxiv.
MORÃO, Simão Pinheiro, ciii.
Moravie, 272.
Moreiro, Rio (Angola), 190.
MOREIRA, Manuel Alves, 76.
MORENO, Diogo de Campos, 138.
MORENO, Pero Roiz, 75.
MORGADO, Gonçalo de, 326.
MORINEAU, Michel, xcvi, ciii.
MORSE, Richard, lxx, lxxi.
Mosseque, 469.
Mossoró, 307.
MOTA, A. Teixeira da, lxxiv.
MOTTA, Aleixo da, 29, 30, 67, 75.
MOUCHERON, Henrique de, 327.
Moura, 396.
MOURA, Christóvão de, 339.
MONSIEUR, Roland, lxxxvi, cxiii, 46.
Mozambique, 121, 131, 493.
MUELLER, B., lxv.
Munkbaer, 468.
MUÑOZ, Cristóval Rodríguez y Compañía, 50.
Muriac, Rio, 226.
MÚRIAS, Manuel, 199.
Muribeca, 224, 225, 228.
MUSSO, L. J. de Matos, lxii.

## N


NABUCO, Joaquim, lxxxv.
NACENTES, João, 184.
NAIERA (cartographe), 67.
Nantes, lxxxiii, xci, xcvi, 323.
Naples, Royaume, 354.
NASCIMENTO, João Cabral do, lii, liii, 335.
NASSAU, Maurice de, 203, 516.
Naus, Ribeira das → Ribeira das Naus.
Nazaré (Brésil), 517.
Nazaré (Portugal), 570.
NEGREIROS, André Vidal de, 170, 495, 496.
NEGREIROS, António de, 223.
NEGREIROS, Jorge Lopes de, 493.
NEME, Mário, lxii, lxvi.
NÉRON, xxxii.
NETSCHER, P.M., lxvi, lxvii.
NEVES, L.M. Basta, lxxxix.
NIEBOER, H.J., lxxxiv.
NIENHOF, J., lxviii, 306.
Niger, fleuve, 108, 171.
Nigéria, 107, 172.
Niterói, 324.
NOGARO, B. de, 500.
Nord (de l'Afrique), 174.
Nord (du Brésil), 175, 203, 219, 220, 226, 476, 498, 508.
Nord (de l'Europe), xcvii, 50, 127, 130, 161, 199, 200, 302, 317, 319, 333, 335, 336, 397, 398, 404, 405, 411, 462, 488, 493.
Nord de l'Europe (Europe du Nord, Pays du Nord), 48, 49, 272, 303, 319, 369, 407, 411, 416, 430, 435, 514.
Nord du Portugal (Norte de Portugal), xcix, cviii, 301, 303, 344, 350, 407, 422, 424.
Nord-Est ([Nordeste] du Brésil), lxiii, lxvi, lxxxii, xci, ci, 167, 172, 218, 427, 516.
Nord-Est (du Portugal), 345.
Nord-Ouest, 7.
Nord-Ouest (du Portugal), 344, 345, 407.
NORONHA, Fernando de, 129.
NORTON, 474, 475.
Nouveau-Monde, cxi, 436.
Nouvelle Espagne, 205, 256.
Nouvelle France, lxxx.
Nouvelle Hollande, 139.
NOVAIS, Paulo Dias de, 82, 84, 178, 305, 458.
Novidos, Ribeira dos, 443.
NOVINSKY, Anita Waingort, lxv, ciii, 588.
NOWELL, C.E., xlvi.
Nuevo Reino de Granada, 256.
NUNES, António da Gama, 180.
NUNES, João, 147, 214.
NUNES, Pedro, 59, 62, 63, 65, 66, 70, 71.


## O


Occident, 6.
Océan, 13, 16, 17, 19, 33, 102-105, 108, 110, 113, 116, 120, 121, 123.
ODEMIRA, Comte de, 159, 273, 556.
Olhão (Vila de), xci.
Olinda, lxv, lxvi, lxix, 73, 113, 156, 203, 224, 266, 421, 434.
Olinda (pointe d'), 73.
OLIVEIRA, Eduardo Freire de, xix.
OLIVEIRA, P.$^e$ Fernando de, lxxiv, 33-36, 42, 43, 45, 46, 48, 50.
OLIVEIRA, José Teixeira de, lxxi.
OLIVEIRA, Manuel Sousa, xxii.
OLIVEIRA, Nicolau de, lii, 546.
OLIVEIRA, Simon, 59, 68.
OMEGNA, Nelson, lxvi.





Oquendo, 516.
Or, Lac d' (Brésil), 472.
Or, Rivière d', 465.
Oran, 393.
Orange, Cap, 21.
Oranie, 352, 395.
ORDEN, José Tudela de la, xxix.
ORECCHIONI, J., lxiii.
ORECHA, Pedro de, 322, 323, 325.
Orient, 7, 8, 205, 286, 430, 463, 464, 500.
Ormuz, 7.
OTT, Carlos, lxiv.
OTTE, E., 182.
Ouest ([Oeste] du Brésil), lxix, lxxi.
Ouest (de la France), 301.
Ouest (du Portugal), 350.
Ouro, Ribeira do, 51.
Outre-Mer (Além-Mar) [Portuguese Overseas Empire], 6, 147, 160, 161, 175, 183, 189-191, 197, 200, 304, 320, 368, 369, 506, 509.
OZANAM, D., xxxi.


## P


Pacarecanga, 221.
PACHECO, Duarte, 70.
PACHECO, Gaspar, 197, 198, 223.
Pacifique, Océan, 15.
PAIVA, Serrão de, 516.
PAIVA MANSO, Vicomte de, lvi.
PALACIN, Luiz, lxxxviii.
PALHA, xxxvi.
PALHA, Fernando, xxxiii, xlv.
PALISSY, Bernanrd, 303.
Palma, Ile de, 29, 83.
Palmares, lxxxiii, ci.
PALMATORY, H.C., lxxi.
Palmeirinhas (pointe de), 111.
Palmes, Cap de, 20, 22, 23, 107, 131.
PALUDANUS, Bernard, lxxx.
Pampulha, 409.
Pantin, 304.
Panza (Afrique), 468.
PAPY, Louis, xlvii, lxxxii, 114.
Pará, xiv, ci, 51, 171, 286, 432.
Paraguaçú, Rio, 221, 233.
Paraïba (Parahyba), xiv, lxiv, 47, 98, 116, 134, 145, 148, 154, 157, 158, 160, 217, 218, 262, 297, 306, 426, 519.
Paraïba do Sul, 135, 215, 217.
Paranaguaçú, 474, 475.
Paratibé, 224.
PARENTE, Bento Maciel, 169.
Paripe (Brésil), 221.
Paris, xv, xvi, xviii, xix, xxiii, xvi, xxx, xxxi, xxxii, xxxv, xxxvi, xxxviii, xli, xlii, xliii, xlv, xlvi, xlvii, xlviii, xlix, l, lii, lv, lvi, lvii, lviii, lxxvii, lxxxvi, cxii, 30, 35, 81, 82, 84, 88, 93, 105, 132,
PARKER, G., xlix.
PARRY, E., xlvii.
Passé, 223.
PASSOS, Alexandre, lxiv.
PASSOS, Carlos de, lxxix, 98.
Paúl do Mar (Madère), 208.
Paúl da Serra (Madère), 117.
PAUL III, 167.
PAULA, Eurípides Simões, xlviii, cxiv.
PAULO, Amílcar, li.
PAULO, Zepherino, cxv.
Pays-Bas (Nederlands), xxxiii, lxvi, lxxvi, 161, 272, 318.
PAZ, Julian, xxx.
Pechelingues (Iles), 528.
PECKHAM, lxxxvii.
PÉDELABORDE (éminent climatologue), 19.
Pederneira, 130, 570.
PEDRO (Prince D.), 9, 507.
PEDRO (Infant D.), 148.
PEDRO (Régent au XVII$^e$ s., D.), 182.

PEDROSO DE BRITO, Jerónimo, 137.
PEIXOTO, cxiv.
PEIXOTO, Cosme de Sá, 223.
Pemba, 109, 468, 469, 470.
PENEDA, António, 221.
Peniche, 50, 130, 151, 316, 570.
Péninsule, 102, 165, 204.
Péninsule ibérique, 204.
Péninsule italienne, 204.
PENTEADO, F., lxxiv.
Peramanca, 94.
PEREIRA, 240, 243, 244, 245, 246, 247, 252, 256.
PEREIRA, A. d'Ayres Lança, 346.
PEREIRA, A. G., xci, 301.
PEREIRA, A. M. da Câmara, cxv.
PEREIRA, António, 75.
PEREIRA, Baltazar, 221.
PEREIRA, Diogo de Aragão, 223.
PEREIRA, E., lxxxix.
PEREIRA, Ed. Cl. Nunes, lii.
PEREIRA, Estêvão, 223, 234, 239, 250, 253.
PEREIRA, G., 29, 30.
PEREIRA, José Higino Duarte, xxvi.
PEREIRA, J. M. Esteves, xciv.
PEREIRA, José Pinto, xcv.
PEREIRA, Lopo, 145.
PEREIRA, M. Soares, xc.
PEREIRA, M^lle, 410.
PEREIRA, Pedro de Sousa, 475.
PEREIRA, Ruy da Silva, 197.
PERES, Damião, xli, xlv, xlviii, lii, lvii, lxi, lxxix, xciv, cxiv, 78, 99, 148, 158, 245, 328, 346, 410, 428, 459, 463, 479, 482, 484, 489, 510, 516.
Pernambouc, xiv, xvii, lxiii, lxiv, lxv, lxvi, lxix, lxxxviii, xcv, cii, cxiv, 9, 28, 30, 47, 51, 73, 82, 83, 92, 95, 98, 113, 133, 134, 138, 139, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 154, 156, 157, 160, 162, 168, 169, 170, 173, 175, 193, 196, 201, 202, 203, 212, 213, 214, 215, 217, 218, 219, 220, 224, 225, 226, 227, 228, 241, 258, 260, 262, 263, 266, 267, 268, 272, 275, 276, 278-280, 285-287, 289, 293-296, 306, 316, 317, 325, 332, 334, 335, 336, 355, 356, 394, 396, 417, 426, 427, 429-432, 434, 443, 444, 446, 460, 498, 516, 517.
Pernamexim, Bahia de, 223.
Pérou, 203, 230, 256, 390, 474, 497.
PERROUX, François, 582.
Perse, 305.
PESCATELLO, Ann, xiii.
Pezo, Rio de, 223.
PHILIPPE (Roi d'Espagne), 38, 260, 487, 494.
PHILIPPE I^er (d'Espagne), l.
PHILIPPE II d'Espagne et I^er du Portugal (Filipe II), xcix), 52, 76, 260, 319, 431, 467, 480, 488, 510.
PHILIPPE III, 496, 510.
PHILIPPE IV, 328, 488.
PHILIPPES ([Filipes] d'Espagne), xlvii, li, lxxiv, 8, 31, 158, 430, 465, 505, 506.
PHILLIPS, P.^e Lee, Xlv.
PIAZZA, C., lvii.
PICO, 31, 116, 118, 119, 367, 348, 410, 411, 435.
PIERRE II, 8.
PIERSON, D., lxxxiv.
PIGAFETTA, F., lvi, 32, 109.
PIMENTA, lxiv.
PIMENTEL, 29, 30, 334.
PIMENEL, Jorge Serrão, 71.
PIMENTEL, Luís Serrão, 62, 71.
PIMENTEL, Manuel, 70.
Pinde, 109, 201, 458, 469.
PINHO, José Wanderley de Araújo, lxiv, lxxxix, ciii, cxiv, 262, 272, 286.
PINTO, André Lopes, 142, 152.
PINTO, G. Hércules, ciii.
PINTO, Luis Marquese, 316.
Pirajá, Rio, 221, 223, 322.
PIRES, Bartolomeu, 348.
PISON, 132, 230.



PITTA, Sebastião da Rocha, lx.
PIZ, Manuel, 267.
Plaisance, lii.
Pointe-Noire, 21.
POLANVI, Karl, lxxxvi.
Pôle nord, 63.
Pologne, 272, 394.
POMBO, Rocha, 98, 218, 278, 515.
POMBO, R. P. Ruela, 179, 180.
Ponni, 465.
Ponta Delgada (Açores), xxiv, xxv, xxxv, xxxviii, xxxix, xliii, lii, liii, liv, cviii, cxv, 46, 83, 206, 349, 368-370, 371, 374, 375, 376, 400, 412, 436, 571.
PONTE, Sebastião da, 221.
Ponte de Lima, 570.
Popo (région de Guinée), 188.
PORCALHO, Belchior Dias, 221.
Porches, 570.
Porco, Ribeira do (Madère), 117.
PORTALEGRE, Comte de, 104-106, 538.
PORTALEGRE, Francisco Dias (marchand de Bahia), 153, 160.
Portimão, xci, 105, 570.
Porto, ix, xvii, xx, xxi, xxxvii, xxxviii, xxxix, xlv, xlix, lii, lix, xcii, xciv, xcv, c, cii, 29, 47, 49, 50-52, 101, 104, 150, 151, 156, 158, 269, 348, 354, 355, 392, 393, 398, 404, 407, 411, 484, 509, 525, 584.
PORTO, Costa, lxxi.
PORTO, Simão Dias, 223.
Porto Alegre, xxxix, 112.
Porto Calvo (Brésil), 224.
Porto da Cruz (Madère), 107, 208.
Porto Novo, 412.
Porto Santo (Ile), 116, 117, 120, 377.
Porto Seguro (Capitainie de), 134, 135, 137, 140, 147, 156, 161, 216, 217, 218, 219, 259, 283, 429, 472.
PORTO SEGURO [Varnhagen], Viscondes, 278.
Portugal, courants de, 23.
Posthumes, 161, 162, 272, 274, 320.
« Pot au Noir », 19, 21, 30.
POTOSI, 473, 484, 496, 497, 498.
POUESSEL, Lucien, cxv.
POUSSART, A., lxxvi.
Póvoa de Varzim, xxii.
Porver, lxxxi.
PRADO, A., 161, 231.
PRADO, J. F. Almeida, xxix, lxi, lxiii, lxiv, lxxxv, cxiv, 32, 33, 48, 133, 154, 306, 325, 353, 417, 423, 426, 430, 432, 434.
PRADO JÚNIOR, Caio, lxi, lxii, 3, 166, 426, 427.
Praia, xxiv, 118, 186, 365, 369, 412.
PRESTAGE, E., xcv, xcvii, 538.
Preto, Rio, 226.
PRIEUR DE CRATO, António, lxiii, civ, 467, 494, 514, 515.
PRINCE, Hughe, lxxxi.
Prince, Ile du, 22, 118, 119, 131, 200, 205, 213, 215.
PROSTES, Manuel, 105.
Provence, 539.
Provinces-Unies, 319, 390, 516, 538.
PULL, Danel G., 139.

## Q

Quicombo, fleuve, 111.
Quiloange Quianimonge, 468.
QUINTAL, Ayres do, 462.
QUINTILIANO, Aylton, lxxxviii.
Quissama (Afrique), 305.

## R


RABELLO, Brás, 223.
RABELO, Francisco Ferreira, 200.
RAEDERS, G., xliii.
RAFFARD, H., lxxxix, 280, 281.
RAMBERT, G., xcvi.
RAMOS, A. A., lxxxv.
RAMOS, Eolo, cxv.
RANBEL, Diogo, 223.
RANDLES, W. G. L., lvii.
RATTON, Jacome, xcv, 557.
RAU, Virgínia, xiii, xx, xlix, lxv, lxvii, lxxiv, lxxxii, xci, xciv, c, cvii, cxiv, 3, 205, 302, 303-311, 313-315, 318-321, 339-341, 526, 539, 571, 574.
RAUSCH, Cristóvão, lxv.
RAVASCO, Bartolomeu Dias, 557.
RAYNAL, Abbé, xlvii.
Real, Rio (Brésil), 134, 157.
REAL, João Corte, 35.
REAL, João Pereira Corte (Amiral), lxxiii, 39, 186.
REBELLO, Francisco, 513.
REBOREDO, A. de, lxxiii.
REBOUÇAS, André, 134.
REBOUÇAS, José, 134.
Récife, ix, xv, xvii, xxvi, xxxviii, xxxix, lxv, lxvi, lxviii, lxxxiii, lxxxv, cxvi, 71, 98, 113, 115, 132, 139, 158, 201, 220, 225, 267, 418, 427, 515, 516.
Recôncavo, lxxxii, lxxxix, 132, 194, 221, 223, 232, 313, 331, 423, 516, 520.
REESSE, J. J., lxxxix, cix, cx, 272, 284.
REGO, António da Silva, lvi, lvii, lxxix.
REIMÃO, António Nunes, 221.
REIMÃO, Gaspar Ferreira, 67, 75.
REINACH, 452.
REINEL, Gomes, 179.
Reino, xiv, 49-54, 74, 76, 78, 90, 99, 104, 130, 153.
REIS FILHO, N. G., lxiv.
REIS, António Simões dos, xliii.
REIS, Pedro Batalha, xciii.
REMÉDIOS, Mendes dos, li, xcviii.
REMOLAR, Ramón Paz y, cxv.
Rennes, 17.
REPARAZ, G. de, lxxviii.
RESENDE, Luís Vaz de (Contratador de Bahia), 145, 146, 153.
REVAH, I. S., li, lxvi, xcvi, 584.
REVELLAN, F., cxv.
Ribatejo, 339, 344, 355, 400, 401, 464.
Ribeira das Naus ,lxxiv, 71.
RIBEIRO, António, 222.
RIBEIRO, Frutuoso, 30, 82, 214.
RIBEIRO, João, lx, lxvi.
RIBEIRO, João (Maître de navigation), 267.
RIBEIRO, João Pedro, xxi.
RIBEIRO, Luís, 119.
RIBEIRO, Luís da Silva, lxxxi.
RIBEIRO, Orlando, xlvii, lxxx, lxxxi, xcii, xciv, 102, 104, 129, 343-345, 350, 407, 412, 422, 424, 577.
RIBEIRO, R., lxxxv.
RICARD, Robert, lv, xcvi.
RICARDO, Cassiano Leite, lxxi-lxxii.
RICHELIEU, Cardinal, xcvi.
RICHEMOND, L. M. de Meschinet de, xcvi.
RICHSHOFFER, lxxx, 86, 88, 93, 139.
Riga, 49, 50.
RINCHON, Père, lxxxv, 191, 195.
Rio Grande (Brésil), 115, 126, 218, 226, 297, 306.
Rio Grande do Norte, 325, 472.
Rio Grande do Sul, xxxix, lxx, ci.
Rio de Janeiro, x, xiv, xv, xvii, xxii, xxvi, xxviii, xxix, xxx, xxxii, xxxv, xxxvi, xxxviii, xxxix, xliii, xliv, lix, lxiv, ci, cii, cxv, 23, 28, 39, 48, 49, 51, 53, 54, 75, 76, 87, 98, 113, 114, 116, 134, 136, 138, 140, 141, 142, 145, 147, 149, 150, 151, 154, 162, 169, 170, 175, 193, 199, 203, 212, 216, 217, 218, 227,





246, 260, 265, 267, 268, 271, 276, 279, 280, 283, 286, 289, 293, 294, 296, 297, 305, 316, 317, 320, 324, 417-420, 426, 443, 459-461, 472, 473, 475, 496-498, 508, 516.
Rio de la Plata (Rio da Prata), xcvi, 22, 23, 81, 114, 120, 182, 199, 426, 485, 496.
RIOS, João de Almeida, 190.
RITTER, Karl, 101.
RIVARA, J. A. H. Cunha, xx.
RIVERA, E. G. Peralta, lxxxv, 182.
RIVERO, Diego, lxi.
ROBERTO, Bernardo (Provedor-mor), 149.
ROCHA, António dos Santos, c., 334.
ROCHA, Coelho da, l.
ROCHA, João da, 326.
ROCKEFELLER, Fondation, cxvi.
Rodrigo (Castelo), 545.
Rodrigo, Tristão, 221.
RODRIGUES, lxvii.
RODRIGUES, Álvaro, 223.
RODRIGUES D'ÉVORA E VEIGA, 558.
RODRIGUES, António, 221, 427.
RODRIGUES, Gonçalo, 368.
RODRIGUES, José Honório, xliv, lxvi, cxv.
RODRIGUES, Maria Regina da Cunha, xc.
RODRIGUES, N., lxxxv.
RODRIGUES, Nina, 172.
RODRIGUES, R., lii.
RODRIGUES, Vicente, 29.
ROIZ, Belchior, 75.
ROIZ DE RÉGUA, Tristão (Trésorier général), 149.
ROMANO, R., xcix.
Rome, lvii.
Rosa, lxiv.
ROSA, G. S. da Silva, xcix.
ROSS, F. A., xliii.
ROSSEL, Piere, 135, 136.
ROTT, Conrad, 538.
Rotterdam, 163.
ROUCH, lxxiii, 23, 24.
Rouen, xcvi, 157, 272.
ROUERIE, Guillaux de la, 46.
Rouge, Mer, 463.
ROUTIER, Antoine, 492.
Roxo, Cap, 22.
RUIZ, xxix.
RUIS (ou ROIZ) de ABREU (ou PEDRO RODRIGUES DE ABREU), 180, 182, 183.
ROURE, Agenor, 288.
RUMEU, A., xciii.
RUPERT, Prince, 200.
RUSSELL-WOOD, A.J.R., lxv, lxxxvi, 588.


## S


SÁ, Diogo da Rocha de, 221.
SÁ, Martim de, 472, 474, 476.
SÁ, Mem de, lxxxix, 216, 221.
SÁ, Salvador Correa de, lv, 170, 237, 267, 268, 316, 419, 472-477, 495, 507, 509, 516, 524, 526, 527.
SABUGAL, Comte de, 138.
SACO, J. A. de, lxxxv, 187.
Sado, Rio, 101, 103, 105, 302-304, 308, 310, 319, 321, 339, 355.
Safi, 351-352, 395.
Sagres, 6, 328, 570.
Sahara, 6, 19, 20, 165.
Saint-Augustin, Cap., 28, 29, 40, 73, 158, 306, 431.
Saint-Christophe, Iles, 200.
Saint-Dominique, 430.
Saint-Dominique, rivière, 107.
Saint-Louis (Afrique), 171.
Saint-Pierre et Saint-Paul (Rochers de), 29, 30.
SAINT-ROMAIN, Abbé de, 536.
Saint-Vincent, Cap, 6, 23.
Sainte-Barbe, 39.

Sainte-Hélène (Ile), 16, 22, 28, 29, 78, 83, 117, 120, 121.
SAINTONGE, Alphonse de, xlvii.
Salé, 352.
Salvador, xxvii, lxiii, lxiv, lxix, lxxxii, ciii, cxvi, 98, 14, 149, 221, 223, 322, 324, 353, 417, 496.
SALVADOR, Fr. Vicente do, lx, lxvii, 134, 157, 218, 230, 321-324.
SALVADOR, José Gonçalves, lxxi, ciii.
SALVAGO, Nicolas, 523.
SAMPAIO, A., xlix, lxxxvi.
SAMPAIO, J. P. de, xlvi.
SAMPAIO, M., lxxxi.
SAMPAIO, Ruy de Mello e, 40.
SANCHES, Manuel Borges, 259.
SANDE, Diogo Correa de, 221-222.
Santa Ana, Ile, 316.
Santa Bárbara (volcan), 117, 119.
Santa Bárbara (montagne), 19.
Santa Catarina, 113, 114, 120.
SANTA CRUZ, Alonso de, 66, 67.
Santa Cruz (Brésil), 135.
Santa Cruz (Ile de Flores), xxv, 412.
Santa Cruz (Province de), lxvii, 322.
SANTA CRUZ, Marquis de, 494.
Santa Luzia, 412.
Santa Maria, Cap (Algarve), lxxxi, 119.
Santa Maria dos Açores, xxv, liv, lxxxi, cxv, 66, 116, 119, 155, 270, 367, 368, 435.
Santarém, xxxv, l, cviii, 51.
SANTARÉM, Vicomte de, lvii.
SANTIAGO, Manuel Dias de, 558.
SANTIAGO, Miguel Dias de, xxxii, 220, 267, 275.
Santiago du Cap Vert, 89, 120, 121, 188, 189, 495.
Santo Amaro (Bahia), 132, 217.
Santo André, 390.
Santo António do Tojal, 308.
Santo da Serra, 117.
Santos, 114, 215.
Santos, Alambra dos, 470.
SANTOS, A.O.V. Thomaz dos, lxxxi.
SANUTO, Lívio, 66.
São Francisco (Afrique), 305.
São Francisco, fleuve, 115, 219, 307, 426, 427, 472.
São Francisco, Vallée du, 15.
São João da Pesqueira, 104.
São Jorge, Arco de (Madère), 117.
São Jorge dos Açores, xxiv, xxv, liv, 116, 118, 119, 348, 362, 365, 367, 411, 412, 435.
São Jorge da Mina, 6, 485.
São Lourenço (Olinda), 224.
São Lourenço de Tejucupapo, 226.
São Luiz de Maranhão, 169.
São Martinho do Porto, 303, 570.
São Martinho de Selir, 47.
São Miguel (Açores), xxv, liv, lxxxi, 31, 66, 94, 117-119, 155, 206, 349, 352, 361-364, 367, 369, 371, 375, 386, 410, 411, 435.
São Paulo, x, xiv, xviii, xxix, xxxiv, xxxv, xxxvi, xxxvii, xxxviii, xxxix, xl, xli, xliv, xlv, xlvi, xlviii, xlix, lxx, cii, cxiv, cxv, 426, 460, 472, 474, 476.
São Paulo, Rocher, 16, 120.
São Paulo de Luanda (ou Loanda), Ile, 93, 107, 120, 468, 495.
São Roque, Cap, 22, 23, 112, 114, 132.
São Salvador (Province do Congo), 109, 121.
São Sebastião (Açores), xxiv, 361, 363, 374, 375.
São Tiago (Cap Vert), lviii.
São Tomé, Ile, xiv, lix, cix, 22, 84, 97, 107, 116, 118-120, 121, 131, 140, 178, 190-192, 198, 200, 202, 205, 206, 213-216, 272, 305, 316, 347, 417, 429, 430, 457, 458, 470, 516.
São Tomé, Cap, 21.
São Vicente, Ile, 116, 412.
São Vicente (Brésil), 51, 86, 113, 120, 135, 199, 215, 217, 218, 219, 220, 283, 320, 332, 471, 472, 473, 508, 570.
SARAIVA, A. J., lxxxvii, lxxxviii.
SARAIVA, António, li, 3.



SARDINHA, Afonso, c.
Sargasses (Mer des), 94.
SARMENTO, A., liii.
SARMENTO, A. A., liii.
SARMENTO, Martins, xxi, xxii.
SAVARY, 162, 272.
SCELLE, Georges, lxxxv, 177, 178, 182, 183, 195, 430.
SCHETZ, xc.
SCHETZ, Gaspar (Seig. de GROBBENDONCQ), lxxxix.
SCHMIDEL, Ulrich, 135.
SCHNAKENBOURG, Christian, 256.
SCHNEIDER, Jürgen, ciii.
SCHOEFFER, J. de, xlvi.
SCHOPPE, Von, 516.
SCHOTT, G., lxxiii, 224.
SCHWARTZ, Stuart B., lxiii, ciii, 228, 508, 509, 588.
SEBASTIEN, D., xlvi, li, cvii, 8, 9, 167, 207, 309, 384, 390, 410, 479, 492, 510, 520, 545.
Seixal, Rio do, 47.
SEIXO, António Lopes, 223.
Sel, Ile du, 304.
Selir (port du Portugal), 151.
SELLIN, Th., xcviii, 163.
Sénégal, 19.
Sénégal, Rio, lviii.
Sénégambie, 172.
SEPP, lxxviii.
SEQUEIRA, Francisco de, 417.
SÉRGIO, António, xlvi, l, lxxxi, xcv, 2, 301.
Sergipe, xiv, xxxix, 216, 218, 219, 321, 239, 259, 434, 476, 516.
Sergipe, Rio, 134, 221.
Serinhaém (Brésil), 224.
Serpa, 396.
SERPA, António Ferreira de, liv, xcvii, 411.
SERRA, João Lopez, 231.
Serra Leoa (Sierra Leone), lvii, lxxxii, 19, 107, 108, 185, 431.
SERRÃO, Fernão, 71.
SERRÃO, Joel, xlvi, xlix, lxxxix, xcii, cxiv, 3, 76, 209, 333, 350, 352, 384, 413, 416, 507, 551, 568.
SERRÃO, Joaquim Veríssimo, xxxi, xlvi, xlvii, l, lxi, lxiii, lxiv, ciii, cxiii.
SERRÕES (Famille des), 527.
Sete Cidades (volcan), 117, 410.
Setúbal, xix, xci, c, 6, 51, 94, 105, 140, 156, 184, 301-305, 307-311, 314, 315, 318, 319, 328-330, 334, 340, 341, 354, 355, 400, 404, 494, 513, 570.
Séville, xxx, xcvi, cii, cviii, 50, 74, 318, 355, 396, 449, 450, 452, 463, 480, 483, 486, 487, 513, 525.
SEVILHA, Pedro de, 177, 178, 430.
Sezimbra, 78, 513.
Sherbroo (Ile), 106.
SHILLINGTON, V. M., xcvii, 270, 319, 531.
Sicile, 205, 352, 354, 393-395, 404.
SIDERI, S., xcviii.
SIERRA, Juan Lopez, ciii.
SIEWERT, W., lxxiii.
SILBERT, Albert, xlix, liii, cxi, cxiv, 356.
SILVA, A. M. Cardoso e, cxvi.
SILVA, Andrade e, cv.
SILVA, António Telles da, 156.
SILVA, Correa da, 98.
SILVA, P.e Fernando Augusto da, liii.
SILVA, Gentil Pires da, 494.
SILVA, Ignácio Accioli de Cerqueira e, lxix.
SILVA, Inocêncio Francisco da, xlii.
SILVA, J. Caetano da, xxviii, xxix.
SILVA, José Gentil da, xlix, 180, 428, 558.
SILVA, J. J. de Andrade e, cv.
SILVA, José Pinheiro da, lxiv.
SILVA, Luís da, 49, 143.
SILVA, M. F. Gomes da, xx, 313.
SILVA, Manuel Ribeiro da, 411.
SILVA, Pereira da, lxxvi.

SILVA, Rebello da, l, 3, 52, 328, 329, 344, 407-409, 441.
SILVA, Ruy da, 50.
SILVEIRA, 431.
SILVEIRA, Duarte Gomes da, 426.
SILVEIRA, José Cunha da, liii.
SILVEIRA, Luís, lvii.
SILVEIRA, Simão Estácio da (Capitão), 198.
SILVEIRAS (Famille des), 527.
Silves, 570.
Simancas, xxix, cxv.
SIMIAND, 484.
SIMÕES, Garcia, 53.
SIMÕES, Veiga, cxiv, 344.
SIMON, André L., 416.
SIMONSEN, Roberto, lxi, 3, 133, 151-154, 166, 204, 218, 219, 273, 274, 279-281, 307, 426, 429-434, 436, 496.
Sinco (saline de), 304.
Sines, 570.
Sines, Cap de, 101.
SIQUEIRA, Sonia A., lxvi, lxix, ciii.
SLUITER, Engel, lxviii, 3, 218.
SMITH, lxxviii.
SMITH, David Grant, lxv, lxvi, civ.
SMITH, John, 109.
SNEL, 317.
SOARES, 202.
SOARES, Gabriel, 32, 47, 135, 283, 429, 431, 432.
SOARES, J.C. de Macedo, xxxiv, lxxi.
SOARES, Leonor, 221.
SOARES, Mário, 3.
SOARES, Torquato de Sousa, cxiv.
Socotorá, 75.
SODRÉ, Nelson Wernek, xliv, lxi, lxiii.
SOEIRO, Duarte Lopes, 223.
SOEIRO, João, 181.
SOEIRO, Suzan A., lxv.
Sofala, 493.
SOISA, Coelho e, li.
SOLIS, Duarte Gomes, l, 526.
SOMBART, S., xciii, 216.
Sombra, 479-481, 491, 492, 494, 496, 497.
Sondi, 109.
Songo, 109
SORRE, 104.
Soudan, 108, 165, 468.
Soudan Occidental, 174, 176.
Soudan Oriental, 174, 176.
SOUSA, A. de, 134.
SOUSA, A. Caetano de, xcii.
SOUSA, A. Botelho de, liii, xciii.
SOUSA, Agostinho Borges de, 513.
SOUSA, Álvaro de, xxviii.
SOUSA, Álvaro Manso de, cxv.
SOUSA, B. José de, lxi, lxxi, lxxxii, 134-136, 139, 147, 154, 157, 279.
SOUSA, Fernando de, 459, 469.
SOUSA, Fernão Rodrigues de, 24.
SOUSA, D. Francisco de, 47, 473.
SOUSA, Gabriel Soares de, lxviii, 216, 218, 221, 332, 472, 476.
SOUSA, Gaspar de, xxviii, 138, 142, 143, 158.
SOUSA, J.C. Pinto de, xli.
SOUSA, João de, 181.
SOUSA, D. Luís de, 89, 143, 476.
SOUSA, Fr. Luís de, 218.
SOUSA, Martim Afonso de, 471.
SOUSA, Pero Borges de, 549.
SOUSA, Pero Lopes de, 28.
SOUSA, Simon, 488.
SOUSA, Tomé de, 7, 260.
South Atlantique Empire, c.
SOUTHEY, Roberto, lx, 475.
SOUTOMAIOR, 516.
SOUZA, B.J. de, lxxxii.
Spartel, 23.
STADEN, Hans, 32.
STALPART, Pero, 76.
STANFORD, xxxiv.
STEENSGAARD, N., lxxv.
Steppe Orientale (d'Afrique), 176.
SOLS, Eddy, xc.
Strasbourg, xxxix, lvii.
STUDART, 158.
Sud (de l'Afrique), 174.



Sud [Sul] (du Brésil), lxix, lxx, ciii, 170, 175, 218, 219, 225, 276, 473, 474, 496, 498, 508.
Sud (de l'Europe), 336.
Sud (du Portugal), 344, 407, 422.
Sud-Est Africain, lvii.
Sud-Ouest (Brésil), 223.
Suède (Sweden, Suécia), xcix, 272, 319, 493, 516.
Sund, 317, 320, 321.

T

Tage, 5, 99, 101, 103-105, 129, 301, 303, 311, 319, 330, 355, 389, 391, 399, 464, 516.
Tamandaré, 516.
Tâmega, 104.
Tanger, 160, 351, 352, 404.
Tantale, 322.
Tapagipe, 47.
TAPAJÓS, V., lxii.
Taparica, Ile, 221, 222.
TAPIÉ, Victor L., cxiii.
Tapuippe, pointe de (Brésil), 323.
TAROUCA, R.P. Silva, xix.
TAUNAY, Afonso d'Escragnole, lxxi, lxxxv, 3, 186, 194, 195, 196, 239.
TAVARES, António Raposo, lxx, 170.
TAVARES, Luís Henrique Dias, lxiv.
Tavire, 328, 490.
TÁVORA, António, 348.
TAYLOR, Kit Sims, xci, 253, 256.
Tchad, 108.
TEIVE, Diogo de, 15.
TEIXEIRA, 70.
TEIXEIRA, Bento, lxvi.
TEIXEIRA, Pedro, 47.
Tella (Rio da), 47.
Tenerife, 116.
TE PASQUE, J., 595.
TERAN, Manuel de, lxxx.
Terena, 463.
Terceira, xxiv, xxv, liii, liv, xcvii, cxv, 5, 31, 40, 79, 116-121, 130, 339, 347-349, 361-365, 374-376, 410-413, 434, 453, 513, 514.
Terra Portucalense, 5.
Terre altos, 21.
Terre-Neuve, 7, 17, 23, 334, 335.
TESSIER, Charles, 537.
THÉVENOT, M., lxxx, 66.
THEVET, André, lxviii, 32, 133.
THOMAS, Georg, lxxxviii.
TIELE, xliv.
Tietê, Rio, lxx.
Tigres (baie des), 111.
Tinharé (Bahia), 221.
Tocantins, Rio, 429.
Togo, 108.
Tolède, 231.
TOLEDO, Don Fradique de, 515.
Tomar, 462, 463, 480.
Tombouctou, 171.
Tordesilhas, 116, 157, 177.
Torrão, 396.
TORRE, Conde da, cii, 516.
TORRES, Alfonso de, 221.
TORRES, Manuel Júlio de Mendonça, 109.
Torres Novas, 437.
Toulouse, xxxv, xxxviii, cxiii, 63, 86, 435, 513.
TOVAR, xxxii.
Trahison (baie de la, Brésil), 157.
Trancoso, 490.
Trás-os-Montes, 401, 463.
TRIGO, Manuel Jacome, 348.
TRIGOSO, Sebastião Francisco de Mendo, cvii.
TRINDADE, João da (Jean de la Trinité), 15.
Trinité, Ile, 16, 26, 28, 29, 112, 116, 120.
Trinité (Ile antillaise), 461.
Tristan da Cunha, Iles, 16, 24, 28, 29, 73, 83, 117, 118, 120.
TROCMÉ, xcvi, 271.
Trois-Pointes, Cap des, 23, 108.
TROMP, 516.
Tropiques, 127.
Tutoia, Rio, 115.

## U

Ugri, 107.
UITTERDIJK, J. Nanninga, xcviii, cv.
ULHOA, António Lopes, 221.
Una, Rio, 221.
URBAIN VIII, 170, 187.
URREY, Cláudio, 231.
Uuruguay, 22.
U. S. A. (Etats-Unis), x, xi, xxxiii, xxxiv, xxxvi, xxxix, xlv, cxv.
USHER, A. P., lxxv.
Utrecht, lviii.

## V

Vaches, baie des, 109, 110, 111, 469.
VALADARES, Manuel Coelho de, 146.
VALDEZ, A. D. Thomaz dos Santos, 109, 110.
Valence (Espagne), 205, 437.
Valladolid, xxix.
VALLAUX, C., lxxii, 102.
VAN ARDRIECHEN, xxxiii.
VAN BALEN, W.J., civ.
VAN DER DUNEN, Adrinen, xxxiii, lxvii, 218, 224, 226, 228, 245.
VAN DER LEY, Gaspar, lxvii.
VAN DER Linden, xlvii.
VAN DILLEN, xxxiii, xcix, 163, 272.
VAN HOBOKEN, W. J., xciii, cxv, 3.
VAN LINSCHOTEN, Johan Hugen, lxxviii-lxxx, 29, 30, 73, 109, 110, 119, 121, 130.
VAN RYCK, lxxvi.
VAN WALBEECK, J., 327.
VAREGÃO, João de Sequeira (Amiral), 47.
VAREJÃO, Luís Gonçalves, 221.
VARNHAGHEN, F. A. de (Barão de Porto Seguro), lx, lxvii, lxviii, 157, 172, 197.
Várzea (Olinda), 224.
VASCONCELOS, Everaldo, lxxviii, cxiii.
VASCONCELOS, Frazão de, lxxiii, lxxiv, lxxvii, 29, 41, 72, 75, 81, 83, 99.
VASCONCELOS, L. Mendes de, l.
VAZ, António, 142.
VEDER, David Grot, 353.
VEIGA, xlix, 558. → RODRIGUES D'ÉVORA E VEIGA.
VEIGA, José da, l.
VEIGA SIMÕES, 2.
VEIGA, Mateus da (Marchand de Salvador), 149.
VEIGA, Mateus da (Marchand de Viana), 142.
Velas (Ile de São Jorge), xxv, 362-365, 375, 411.
VELASCO, Lopez de, lxviii.
VELHO, António Rego, 78.
VELLARD, J., 421.
VELLOSO, Queiroz, 2.
Venise, xxxiv, 8, 205, 432, 452, 539.
VENTUROSO (Rei), 8.
Vera Cruz, 90.
VERDONCK, 224.
VERGER, P., lxxxvii.
VERLINDEN, Ch., xcv.
Vert, Cap, xi, xiv, 20, 105, 106, 171, 175, 177, 178, 181, 188, 189, 191, 198, 200-203, 207, 216, 304, 320, 322, 352. → Cap Vert.
Viana, xxi, xxii, lxxxix, 29, 47, 75, 104, 142, 151, 209, 269, 322, 333, 334, 348, 525, 570.
VIANA FILHO, Luís, lxxxv, 175.
VIANA, Oliveira, lxii, lxiii.
VIANNA, Hélio, lxi, lxix.
VIANNA, F. J. de Oliveira, lxxxv.
VICENTE, Gil, 7.
VIDAGO, J., xlvii.
VIDAL, Custódio, 181.



Vidigueira, 544.
Vidonho, 443.
VIEGAS GIRALDES, Pedro (fonctionnaire à Salvador), 149.
Vieille Castille, 104.
VIEIRA, Père António, xxxi, xlvii, xlviii, lxi, lxviii, lxxi, lxxiv, lxxxvii, lxxxviii, xciv, c, 170, 171, 218, 279, 285, 497, 522.
VIEIRA, Luís, 51, 237.
Vila do Conde, xxii, 570.
Vila Franca (Iles de l'Océan), 118.
Vila Franca do Campo, 436.
Vila Nova de Portimão, 570.
Villa Pouca, 516.
VILA VILAR, E., 182.
Vimioso, 463.
VITERBO, Sousa, lxxv, lxxvii, 75.
Vitória, lxiv.
VIVEIROS, Jerónimo de, lxxi.
Viseu (Vizeu), 145, 463.
VIZEU, Nuno Álvares, 144, 146.
VOGT, John, lxi.
VOITURE, 584.
Volta, 107, 108, 120, 171.
Vouga (torrent), 104, 301.
Vraie Croix, 91.
VREUGDENHIL, A., lxxv.

## W

WAGENCIER, Lucas Jans, 70.
WALTER, Jaime, ciii.
Walvis (baie de), 21.
Wapanien, Rio (Brésil), 306.
WARDEN, 278.
WINIUS, G. de, lxvii, ci.
WAUTERS, 109.
WÄTJEN, H., lxvi, 139, 140, 158-160, 201, 203, 272, 274, 290, 292, 516.
WELSH, D. V., xlv.
West Africa, lix.
Westerlies, 118.
Westport, lv.
WEULERSSE, J., lxxxi, 109, 110, 111.
WILLIAMS, R. J. Luke, civ.
WILSON, Ch., xlix.
WITH, Witte de, xciii, 516.
WHITWORTH, Sir C., xcviii.
WIZNITZER, Arnold, lxiii, lxvi, lxvi, xcix.
WOLF, Philippe, cxiii.
WOODBRIDGE, H. C., xliii.
WORK, M. N., xliii.
WRIGHT, Eduardo, liii.
WYNDHAM, H. A., lxxxv, 186, 187.

## X

XEMENÈS, A., 154.
XIL, Francisco, 223.

## Z

Zaïre, Rio, 107, 109, 121.
Zambèze, 493.
Zanzibar, 461.
ZAPATA, Père Vicente, 89.
Zélande, 309, 390.
ZIOLAN, Soultan Moulay, lv.

# INDEX DES ILLUSTRATIONS

## PLANCHES HORS TEXTE


Pl. I. Tables de Lavanha et de Figueiredo ... ... ... ... 68-69

Pl. II. Carte de Guinée, par Bosman ... ... ... ... ... ... 108-109

Pl. III. L'*engenho* de 1613 ... ... ... ... ... ... ... ... ... 230-231

Pl. IV. Carte de l'Angola ... ... ... ... ... ... ... ... ... 468-469

Pl. V. Le port de Lisbonne en 1622 ... ... ... ... ... ... 568-569


## CARTES ET ILLUSTRATIONS DANS LE TEXTE


Carte climatique maritime de l'U.S. Navy ... ... ... ... ... ... 18

Temps de navigation à voile (Allers) ... ... ... ... ... ... ... 25

Temps de navigation à voile (Retours) ... ... ... ... ... ... ... 26

Itinéraire des Voiliers ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 27

Etrave et Etambot ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 43

Arbalète et Poignée de Sabre ... ... ... ... ... ... ... ... ... 44

Quadrant et Bâton de Jacob ... ... ... ... ... ... ... ... ... 60

Tablettes de l'Inde ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 61

L'*agulha* de Pedro Nunes ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 62

Instrument pour repérer les culminations de l'E. Polaire ... ... 64

Figure du réglement des lieux ... ... ... ... ... ... ... ... 64

Immatriculation des gens de mer ... ... ... ... ... ... ... 77

Aires Culturelles selon Herskovits ... ... ... ... ... ... ... ... 176

Répartition des cultures à Madère ... ... ... ... ... ... ... 207

*Engenhos* de la Capitainerie de Bahia ... ... ... ... ... ... 222

La région de Pernambouc ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 225

Baixada Fluminense : Occupation du sol ... ... ... ... ... ... 226

# TABLE DES MATIERES


SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE ... ... ... ... ... ... ... ... IX

ABREVIATIONS ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... CV

POIDS ET MESURES ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... CVII

AVANT-PROPOS (SECONDE EDITION) ... ... ... ... ... ... CXI

AVANT-PROPOS (PREMIERE EDITION) ... ... ... ... ... ... CXIII

INTRODUCTION ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 1

Première Partie

*L'OCEAN ET SES CONTRAINTES*

Introduction ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 13

Chapitre I : LES ROUTES ... ... ... ... ... ... ... ... ... 15

Les contraintes climatiques : hémisphère boréal ... ... ... 16
Les contraintes climatiques : hémisphère austral ... ... ... 20
Les contraintes hydrologiques ... ... ... ... ... ... ... ... 22
Les meilleures routes ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 24
Les routes suivies ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 28

Chapitre II : LES CONSTRUCTIONS NAVALES ... ... ... ... 31

Catégories de bateaux : navigation locale ... ... ... ... ... 31
Catégories de bateaux : navigation au long cours ... ... ... 33
La construction navale ... ... ... ... ... ... ... ... ... 42
Les chantiers ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 46

*Appendice* : Tableau comparatif des caravelles du Livre Nautique d'après Quirino da Fonseca ... ... ... ... 55

Chapitre III : L'ART NAUTIQUE ... ... ... ... ... ... ... ... 59

La latitude ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 59
La longitude ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 65

La bibliothèque d'un pilote ... ... ... ... ... ... ... ... 69
Le gouvernement et la science nautique ... ... ... ... ... 74

Chapitre IV : LES VOYAGES ... ... ... ... ... ... ... ... ... 81

Durée des voyages ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 81
A bord : la vie matérielle ... ... ... ... ... ... ... ... 84
A bord : la vie religieuse ... ... ... ... ... ... ... ... 89
Les distractions du bord ... ... ... ... ... ... ... ... 92
La manœuvre du navire ... ... ... ... ... ... ... ... 95
Tempêtes et naufrages ... ... ... ... ... ... ... ... ... 97

Chapitre V : COTES ET ILES ... ... ... ... ... ... ... ... 101

Au Portugal ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 101
L'Afrique Occidentale ... ... ... ... ... ... ... ... ... 105
Congo, Angola et Benguela ... ... ... ... ... ... ... ... 109
Le Brésil ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 112
Les îles ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 116

Conclusion ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 123

Deuxième Partie

*LES SECTEURS DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE*

Introduction ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 127

Chapitre I : LE BOIS ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 129

Pour une géographie du bois dans l'Empire Portugais ... ... 129
La coupe du bois-brésil ... ... ... ... ... ... ... ... ... 135
Le régime du commerce ... ... ... ... ... ... ... ... ... 141
Réalités du commerce ... ... ... ... ... ... ... ... ... 149
Le bois-brésil en Europe ... ... ... ... ... ... ... ... ... 160

Chapitre II. LES ESCLAVES ... ... ... ... ... ... ... ... ... 165

Les Indiens du Brésil ... ... ... ... ... ... ... ... ... 166
Les Noirs : Soudanais et Bantous ... ... ... ... ... ... ... 171
Les contrats d'*asiento* ... ... ... ... ... ... ... ... ... 177
L'exécution des contrats ... ... ... ... ... ... ... ... 183
Le transport ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 191
Les résultats ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 196



Chapitre III : LE SUCRE (I) ... ... ... ... ... ... ... ... 205

Le sucre dans l'Atlantique Oriental ... ... ... ... ... ... 206
Géographie sucrière du Brésil ... ... ... ... ... ... ... ... 215
La culture de la canne et le fonctionnement de l'*engenho* ... 227

Chapitre IV : LE SUCRE (II) ... ... ... ... ... ... ... ... 239

Comptabilité d'un *engenho* ... ... ... ... ... ... ... ... 239
Les charges fiscales ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 258
Le commerce : transport et distribution ... ... ... ... ... 265
La conjoncture ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 273
*Appendice* : Tableaux ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 277

Chapitre V : LES PRODUITS DE LA MER ... ... ... ... ... 301

Le sel au Portugal et dans l'Empire ... ... ... ... ... ... 301
Le commerce du sel : réglementation générale et fiscale ... 308
Le commerce du sel : courants de trafic et conjoncture ... 315
La chasse à la baleine ... ... ... ... ... ... ... ... ... 321
La pêche ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 327
*Appendice* : Tableaux ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 337

Chapitre VI : LE BLE ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 343

Les aires de production ... ... ... ... ... ... ... ... ... 344
Un cas particulier : les Açores ... ... ... ... ... ... ... 347
Les centres de consommation ... ... ... ... ... ... ... ... 350
Le cas de Lisbonne ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 354
*Appendice* : Tableaux ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 357

Chapitre VII : PRODUITS DIVERS ... ... ... ... ... ... ... 407

Le vin : Lieu de production ... ... ... ... ... ... ... ... 407
Le vin : Lieux de consommation ... ... ... ... ... ... ... 416
L'huile ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 421
Les produits de l'élevage ... ... ... ... ... ... ... ... ... 424
Les épices ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 428
Les futurs grands produits ... ... ... ... ... ... ... ... 431
Les autres produits ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 435
*Appendice* : Tableaux ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 439

Conclusion ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 451

Troisième Partie

*TRAITS GENERAUX ET MOUVEMENTS D'ENSEMBLE*

Introduction ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 455

Chapitre I : LA MONNAIE (I) ... ... ... ... ... ... ... ... ... 457

Troc et monnaies primitives ... ... ... ... ... ... ... ... 457
Les mines ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 461
L'or de Mina ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 465
Les métaux d'Angola ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 468
Les mines du Brésil ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 471

*Appendice* : Tableau ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 477

Chapitre II : LA MONNAIE (II) ... ... ... ... ... ... ... ... 479

Le système monétaire portugais à la fin du XVI$^{e}$ siècle ... 479
La *Casa da Moeda* de 1603 à 1670 ... ... ... ... ... ... ... 482
L'Hôtel des Monnaies de 1604 à 1640 : interprétation ... ... 484
L'Hôtel des Monnaies après 1640 : interprétation ... ... ... 489
Les problèmes monétaires dans l'Empire ... ... ... ... ... 493
Les prix dans leurs rapports avec la monnaie ... ... ... ... 499

*Appendice* : Tableau ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 503

Chapitre III : LES CADRES POLITIQUES DU COMMERCE (I) 505

Le gouvernement de l'économie coloniale ... ... ... ... ... 505
Le poids de la guerre ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 514
Le problème du convoi ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 522

Chapitre IV : LES CADRES POLITIQUES DU COMMERCE (II) 531

Les traités de commerce ... ... ... ... ... ... ... ... ... 531
Les finances ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 540
Les finances d'outre-mer ... ... ... ... ... ... ... ... ... 548

*Appendice* ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 561

Chapitre V : L'EVOLUTION GENERALE ... ... ... ... ... ... 565

La conjoncture générale ... ... ... ... ... ... ... ... ... 565
Géographie et conjoncture ... ... ... ... ... ... ... ... ... 569



Structures et conjoncture ... ... ... ... ... ... ... ... ... 571
Economie et Société ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 583

CONCLUSION GENERALE ... ... ... ... ... ... ... ... ... 591

GRAPHIQUES ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 597

INDEX ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... ... 611

INDEX DES NOMS DE LIEUX ET DE PERSONNES ... ... 613

INDEX DES ILLUSTRATIONS ... ... ... ... ... ... ... 647

TABLE DES MATIERES ... ... ... ... ... ... ... ... ... 649

ESTE LIVRO,
**LE PORTUGAL, LE BRÉSIL ET L'ATLANTIQUE AU XVIIe SIÈCLE (1570-1670)**, ÉTUDE ÉCONOMIQUE, FOI COMPOSTO, IMPRESSO E BROCHADO NAS OFICINAS GRÁFICAS DE BARBOSA & XAVIER, LIMITADA, 4700 BRAGA (PORTUGAL). INICIADA A COMPOSIÇÃO EM MAIO DE 1982, ACABOU DE IMPRIMIR-SE AOS QUINZE DIAS DE SETEMBRO DE MCMLXXXIII